ВОПРОСЫ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА

А. Я. КАНТОРОВИЧ

ИНОСТРАННЫЙ КАПИТАЛ И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КИТАЯ

РЕДАКЦИЯ И ПРЕДИСЛОВИЕ
К. РАДЕКА

ИЗДАТЕЛЬСТВО
„ПЛАНОВОЕ ХОЗЯЙСТВО"
МОСКВА / ГОСПЛАН СССР / 1926

ВОПРОСЫ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА

А. КАНТОРОВИЧ

ИНОСТРАННЫЙ КАПИТАЛ И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КИТАЯ

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
И С ПРЕДИСЛОВИЕМ
К. РАДЕКА

Издательство „ПЛАНОВОЕ ХОЗЯЙСТВО"
МОСКВА ГОСПЛАН СССР ЛЕНИНГРАД
1926

ВОЕННАЯ
ТИПОГРАФИЯ
Гл. Упр. Р.-К.К.А.
Пл. Урицкого, 10.
Ленинградский
Гублит № 8193.
Тираж 3.000—14.
Заказ № 118.



ОГЛАВЛЕНИЕ.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРЕДИСЛОВИЕ

Предлагаемая читателю работа тов. Канторовича представляет собой первый в советской литературе самостоятельный и серьезный труд, посвященный Китаю. Этот труд посвящен разработке одного из основных вопросов китайского развития, но он лучше поможет читателю уяснить себе общие вопросы развития китайской революции, чем десятки брошюр о Китае, которыми наводняется теперь рынок, но которые в своем большинстве представляют „марксистский“ перефраз сведений, почерпнутых из Брокгауза и Ефрона и из ежедневной печати.

Советское китаеведение требует самостоятельной проработки марксистами как истории Китая, так и движущих сил современной китайской экономики и политики. Автор предлагаемой книги, тов. Канторович, зарекомендовал себя корреспонденциями из Пекина, появляющимися в „Экономической Жизни“, как внимательный наблюдатель, умеющий прекрасно связать экономические и политические явления, происходящие за великой китайской стеной. Понимание общих процессов, происходящих в Китае, позволило ему сделать из частной темы, из вопроса о железнодорожном строительстве в Китае работу об условиях борьбы мирового капитала за господство в Китае; работу, бросающую одновременно много света на условия борьбы китайского народа против международного капитализма.

Само-собой понятно, что автор не мог в этой книге дать картины влияния развития железных дорог в Китае на народное хозяйство. Это требовало бы не меньше и не больше, как картины развития товарного оборота в деревне, картины развала китайского ремесла и развития в связи с железнодорожным строительством металлургической, угольной и текстильной промышленности в Китае. Одним словом, это требовало бы работы, дающей картину всей современной экономики Китая. Состояние китайской статистики, состояние буржуазного китаеведения не допускает еще

научной попытки, попытки обобщения, которая могла бы претендовать на роль марксистской.

Лучшее, что имеется в этой области, это работа китайского инженера D-r Han Tianw Tjong'a „De Industrialisation van China“, появившаяся на голландском языке в 1922 г. (S'Gravenhoge, Martinus Nijhoff). Несмотря на то, что это работа буржуазная, она дала бы русскому читателю в десять раз больше материала для понимания китайской экономики, чем претендующая на название марксистской работы книга Ходорова, являющаяся собранием газетных вырезок, склеенных сакраментальными проклятиями по адресу угнетателей, работа, которая ухитрилась не заметить в Китае мужика.

Не будучи, понятно, в состоянии в этом предисловии взять на себя той задачи, которая не была по силам автору, располагающему пекинскими и кантонскими библиотеками, я хотел бы обратить внимание читателя на одно коренное изменение, происшедшее в роли железнодорожного вопроса в Китае. Когда международный капитал добивался всеми правдами и неправдами железнодорожных концессий в Китае, он думал, что, построив железные дороги, он не только закабалит Китай, но что вырвет почву из-под самостоятельного развития Китая и, таким образом, и из-под борьбы Китая за независимость. Китаю предназначалась роль рынка сбыта для европейских товаров и источника сырья для европейской промышленности. Сам же европейский капитал хотел в Китае создавать промышленные предприятия только постольку, поскольку это требовалось для удешевления железнодорожного строительства. Только наиболее дальновидные знатоки Китая, как русский китаевед Васильев, или немецкий географ Рихтгофен предсказывали уже в 60—70-х годах приближающееся развитие китайской промышленности. Оно началось раньше, чем можно было ожидать, благодаря стимулу, полученному от мировой войны, а это означает, что, создавая собственную промышленность, китайская буржуазия будет принуждена начать борьбу за контроль над железными дорогами и владение на правах собственности этими кровеносными сосудами китайского хозяйства. Не только китайская буржуазия, но и весь китайский народ смотрит на китайские железные дороги, как на свою собственность, и поэтому при конфликтах, возникающих между иностранными концессионерами и милитаристами, не только пользующимися железными дорогами для своих целей, но и разрушающими эти железные дороги, ки-

тайское общественное мнение выступает против концессионеров. „Когда Англия пыталась взять в свои руки охрану железной дороги, ведущей из Нанкина в Тянь-Цзин, чтобы защитить торговлю против неожиданных препятствий со стороны милитаристов, то она встретила отпор китайских палат, несмотря на то, что они находятся во вражде с милитаристами“,—пишет проф. Рихард Вильгельм, великолепный немецкий китаевед,—имеющий за собой 25 лет жизни в Китае, владеющий прекрасно китайским языком и связанный с общественными кругами в Китае (Richard Wilhelm die Seele China's, Berlin 1926, Verlag Hobbing, s. 66).

Лозунг „китайские дороги китайцам“ будет играть большую роль в борьбе китайского народа против иностранного капитализма.

Советская Россия поддержит этот лозунг с полной энергией, несмотря на то, что она является собственником К.-В. ж. д. и что не может отказаться от этой собственности до тех пор, пока это было бы отказом не в пользу китайского народа, а в пользу японского империализма. Но это требует создания на К.-В. ж. д. для китайских рабочих, для китайских служащих таких условий работы, чтоб китайский народ ясно видел и понимал разницу между империалиалистическим режимом на китайских железных дорогах и режимом рабоче-крестьянской власти.

К. Радек

Москва, 15/II—1926 г.

ИНОСТРАННЫЙ КАПИТАЛ И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КИТАЯ

ВВЕДЕНИЕ

Развитие железнодорожного строительства в Китае представляет собой один из наиболее важных элементов новейшей истории этой страны. Обладая огромной территорией, занимающей сплошным куском середину азиатского континента, Китай, несмотря на развитую систему рек и искусственных водных путей сообщения, был в течение многих столетий обречен на средневековую экономическую расчлененность, свойственную системе городского хозяйства, на районную локализацию всей своей экономической жизни, которая явилась естественным последствием недостатка и дороговизны транспорта. Капиталистическое развитие Китая с первых своих шагов уперлось в этот транспортный вопрос и оказалось связанным с успехами железнодорожного строительства. Железные дороги по мере их постройки связывали веками отделенные друг от друга экономические районы, соединяли с мировым рынком внутренние области Китая, вовлекали в мировой торговый оборот новые территории, населенные десятками и сотнями миллионов людей. Как ни слабо было до сих пор развитие железнодорожного строительства, оно все же явилось необходимым условием того быстрого экономического прогресса, который обнаружился в Китае за последние 30 лет. Колонизация и развитие экспортного хозяйства в Маньчжурии были бы невозможны без постройки той системы путей, которая сейчас поделена между Китайско-Восточной и Южно-Маньчжурской жел. дорогами; разработка угольных богатств Чжили и Шаньси не могла бы иметь места без Пекин-Мукденской и Пекин-Ханькоуской дорог и т. д. Равным образом современные экономические тенденции Китая,—колонизация и заселение северо-западной окраины, также провинций Ганьсу и Синьцзяна, приобщение к мировому хозяйству провинций Сычуань, Хунань и Гуйчжоу с их более чем 100 милл. населения,—могут быть осуществлены на деле лишь, когда районы эти будут перерезаны стальным рельсовым путем. Железнодорожное строительство на

долгие десятилетия будет являться измерителем самого экономического развития Китая, ибо оно является **ключом к китайской территории**.

Не менее значительна политическая и стратегическая роль железных дорог в Китае, с территорией которого связано не одно действие мировой политической драмы. Контроль над железными дорогами имеет колоссальное значение в развитии как интернационального, так и внутренне-политического конфликтов на Дальнем Востоке. Практически все эти конфликты, имевшие место за последние 25 лет (боксерское восстание, русско-японская война, революция 1911 г., изгнание Германии из Шаньдуна в 1914 году, борьба за власть в самом Китае в течение последнего десятилетия), развивались вдоль железнодорожных путей. Вопросы железнодорожного строительства в Китае, в частности, теснейшим образом связаны с проблемой государственного собирания этого последнего, с проблемой борьбы за власть.

Будучи, таким образом, первостепенным экономическим и политическим фактором, являясь вместе с тем источником громадных доходов и прибылей, железнодорожное строительство в Китае не могло не привлечь к себе внимания иностранного капитала, который, в особенности за последние 30 лет, ведет систематическое наступление на Китай в форме, с одной стороны, политического нажима и агрессии, а с другой,—хозяйственной экспансии,—методов, неразрывно связанных друг с другом в условиях колониальных отношений. В китайские железные дороги вложена, вероятно, большая часть всего иностранного капитала, инвестированного в этой стране. В связи с монополистическим характером железнодорожных предприятий именно эта область характеризовалась особенно тесным содружеством методов экономической и политической экспансии (при чем руководящая роль принадлежала политической стороне). С самого начала вопросы железнодорожного строительства в Китае оказываются теснейшим образом связанными со всей гаммой международно-политических отношений этой страны. Эпоха империализма на Дальнем Востоке почти непосредственно совпадает с развитием железнодорожного строительства: империализм буквально продвигался в Китай по рельсовым путям. [1] О том, каково поли-

---

[1] Ср. Overlach, Foreign financial control in China, 1919 г. Введение, стр. 11: „Борьба за иностранный контроль над Китаем характеризовалась теснейшим сотрудничеством иностранной политики и иностранных финансов. Это было действительно завоевание через железную дорогу и банк“.

тическое значение железнодорожного строительства в Китае, можно судить хотя бы по тому, что так называемые сферы влияния или сферы интересов в Китае были непосредственно связаны именно с постройкой железных дорог; что наиболее критический период в политической истории Китая именуется „битвой за концессии“ — в первую очередь железнодорожные; что важнейшие акты политического насилия над Китаем за последние 30 лет имеют непосредственное отношение к железным дорогам; что продвижение Японии в Маньчжурии, Франции на юго-западе, Англии в долине Янцзы, Германии (а затем Японии) в Шаньдуне происходило и происходит благодаря и посредством постройки или эксплуатации железных дорог; что, наконец, тенденция политической интернационализации Китая нашла себе выражение, прежде всего, в сфере железнодорожной политики: образование консорциума 1913 г. было связано с проектом трансманьчжурской дороги, деятельность нового консорциума в значительной мере определялась перспективами интернационализации железнодорожного строительства в общекитайском масштабе. С другой стороны, недавнее фактическое ослабление иностранного контроля на железных дорогах Китая является, повидимому, предвестником той перемены, которая в недалеком будущем должна произойти во взаимоотношениях Китая с иностранным империализмом; оно уже сейчас совпадает с переходом этого последнего от наступления к обороне. История железных дорог Китая—это история его империалистического окружения, и, наоборот, история внешних сношений Китая—это в значительной мере история его железных дорог.

Проблемы железнодорожного строительства и железнодорожного хозяйства Китая представляют, таким образом, исключительный интерес не только с точки зрения экономики, но и политики, не только как фактор внутренней жизни Китая, но и как один из самых основных элементов внешних сношений этой страны. Как показывает самое ее заглавие, настоящая работа посвящена именно последнему их аспекту—характеристике развития железнодорожного строительства и состояния железнодорожного хозяйства Китая с точки зрения взаимоотношений этого последнего с иностранным капиталом в сфере экономики и империалистическими державами в сфере политики. Как уже указывалось выше, эти две области отношений могут быть разделены лишь теоретически,—на деле, особенно в сфере железнодорожного строительства, они представляют собой единое целое.

По содержанию настоящая работа распадается на две главные части: очерк развития железнодорожного строительства в Китае в связи с его внешне-политической историей (главы I—VI) и характеристику современной железнодорожной сети Китая, распределения связанных с нею иностранных интересов и степени осуществляемого над нею иностранного контроля (главы VII—XII).

ГЛАВА I

ИСТОРИЯ ЖЕЛ.-ДОР. СТРОИТЕЛЬСТВА В КИТАЕ

Общий обзор. В истории жел.-дор. строительства в Китае можно различить пять более или менее четко выделяющихся периодов. 1) С 1863 г. и вплоть до окончания китайско-японской войны 1894—1895 гг. вопрос жел.-дор. строительства не вызывал серьезного интереса со стороны иностранных держав. Этот доисторический период занят преимущественно борьбой отдельных заинтересованных в развитии жел.-дор. предприятий лиц—китайцев и иностранцев,—вместе с более передовыми и образованными представителями чиновничества против консервативных элементов в среде как правительства, так и населения, за разрешение строить железные дороги. В этот период появились лишь зачатки теперешней жел.-дор. сети на севере Китая. 2) Начало второго периода (в средине 90-х годов, после поражения в войне с Японией, доказавшего полнейшую военную беззащитность Китая) совпадает с началом империалистической в собственном смысле слова политики держав по отношению к Китаю: в этот период происходит знаменитая „битва за концессии", в которой вопрос о постройке жел. дор. играет первостепенную роль, и которая имела своим непосредственным результатом боксерское восстание. Главная часть концессий и жел.-дор. контрактов этого периода датируется трехлетием 1896—1899 гг., но реализация их затянулась по большей части и на пятилетие, последовавшее за боксерским восстанием. Этот второй период характеризуется, с одной стороны, тем обстоятельством, что жел.-дор. строительство оказалось целиком в руках или под контролем иностранцев, а с другой,— чрезвычайно тяжелыми и невыгодными для Китая условиями жел.-дор. контрактов. 3) В середине первого десятилетия XX века наступает некоторая перемена, связанная отчасти с появлением туземных капиталов, интересующихся жел.-дор. строительством, отчасти с обострением конку-

ренции между иностранными инвесторами и контракторами. В этот период имеет место, с одной стороны, смягчение условий во вновь заключаемых контрактах, а с другой—борьба за национализацию жел. дор. между Центральным Правительством и провинциальными китайскими интересами,—борьба, которая в силу общей ситуации оказалась роковой для судьбы маньчжурской династии. 4) Вскоре же после революции острая потребность в новых путях сообщения вынуждает республиканское правительство заключить ряд новых договоров о займах на жел.-дор. строительство. Договоры эти, как равно и дополнения к прежде заключенным контрактам, характеризуются ухудшением условий для китайского правительства, что следует поставить в связь с осуществившимся к этому времени комбинированием иностранных финансовых интересов. Это комбинирование, в частности, нашло себе выражение в четверном соглашении, предшествовавшем Хугуанскому займу, и позднее в образовании первого консорциума. Контрольные условия в контрактах этого периода стоят посредине между условиями двух предшествующих. 5) Начало войны приостанавливает строительство, а в дальнейшем тот же результат имеет попытка принудительной интернационализации этого строительства путем образования в 1920 г. так называемого нового консорциума. Под влиянием этой и других причин жел.-дор. строительство и в настоящее время движется черепашьим шагом.

Первый период 1863—1895 гг. Начало сношений Китая с Западом датируется в новой истории с XVI века. С того времени вплоть до сороковых годов XIX столетия эти сношения ограничивались торговлей в одном единственном порту—Кантоне,—торговлей, условия которой самодержавно регулировались Китаем. В этот период Китай не только не был в зависимости от Запада, но откровенно презирал наезжавших к нему чужеземцев, которые представлялись ему выходцами из каких-то маленьких островов, где-то за семью морями, и которые к тому же, в силу общих экономических условий того времени, не могли предложить Китаю ничего, с его точки зрения, действительно ценного в обмен на вывозимые из него товары.[1] Первое серьезное столкновение Китая

[1] Тогдашняя торговля со стороны европейцев велась преимущественно на деньги: позднее роль эквивалента стал играть опиум, развитие вывоза которого в Китай отчасти было связано с необходимостью поддержания равновесия торгового баланса. Morse, International Relations of the Chinese Empire, 1910, т. I, стр. 81—84 и 89—92; Kenneth Scott Latourerre, The history of early relations between United States and China 1789—1844, стр. 27 и след.)

с западным миром произошло в 1839 г. (т. н. опиумная война), и результатом поражения Китая было подписание первого из неравных договоров (Нанкинский трактат 1842 г.), за которым вскоре последовал ряд других. В течение последующих двух десятилетий борьба продолжалась: Китай неоднократно пытался вернуть себе свою независимость, но каждый раз терпел жестокое поражение, за которым следовало заключение новых договоров с новыми унижениями и уступками. Договоры 1860 г. окончательно закрепили супрематию европейских государств и Америки, которым Китай не мог уже больше оказывать открытого сопротивления.

Анализ трактатов 1842—1860 гг., как равно и трактатов, заключенных позднее, вплоть до середины 90-х годов, показывает, однако, что при всей агрессивности контрагентов Китая задачи, которые преследовала их политика по отношению к Китаю, были весьма ограничены: они сводились,—помимо аннексии отдельных вассальных территорий (Тонкин, Бирма), окраин (Приморская область) или отдельных торговых постов (Гонконг, Макао),—к обеспечению полной свободы и наилучших условий торговли с Китаем. Экстерриториальность, закрепление таможенного тарифа, выделение открытых портов и пр.—все эти основные элементы трактатного режима имели своей задачей в то время исключительно интересы иностранной торговли и иностранного купца. О чем-либо большем—о капиталистическом проникновении в глубь китайской хозяйственной жизни, о господстве над его внутренне-политической жизнью—в то время не было и речи; все это появилось позднее, в эпоху империализма в собственном смысле этого слова.

В соответствии с этим иностранный капитал и иностранные державы долгое время не проявляли особого интереса к жел.-дор. строительству в этой стране. Было, правда, несколько случаев, когда отдельные иностранные фирмы пытались добиться концессий, но эти попытки не были столь решительно поддержаны политическим нажимом их правительств, как то имело место позднее. Между тем, со стороны китайского правительства и населения искательство жел.-дор. концессий с самого начала встретило упорное противодействие, отчасти вызванное суеверной боязнью перед всякого рода западными новшествами, отчасти же продиктованное определенным представлением о государственных интересах Китая. Железные дороги, заявил Ли-Хун-Чан в 1863 г., будут только

тогда полезны Китаю, когда они будут строиться самими китайцами под их собственным управлением.[1]

Первый, хотя и неудачный, опыт постройки железной дороги на китайской территории был все же проделан именно иностранцами. Еще в 1863 г. 27 английских и американских фирм в Шанхае подали петицию на предмет предоставления им концессии на железную дорогу Шанхай—Сюйчжоу. В 1865 г. то же предприятие было затеяно крупнейшей английской фирмой—Жардин, Матесон и К°, но в меньшем масштабе: от Шанхая до Узуна — всего 10 миль, и притом под видом конного трамвая. Когда в 1875 г. рельсы были уложены, трамвай, несмотря на протесты властей, превратился в железную дорогу, но после того как поезд кого-то переехал, дорога была объявлена населением под бойкотом, и иностранцы согласились на выкуп ее китайским правительством. Последнее в 1877 г. сняло рельсы и отправило их на Формозу.

Реальное начало железнодорожного строительства было положено вскоре после этого в другом районе самими китайцами. Реакционные придворные круги попрежнему решительно противодействовали проектам проведения железнодорожных линий, но отдельные более прогрессивные администраторы влияли в противоположном направлении. Благодаря покровительству того же Ли-Хун-Чана управление Кайпинскими угольными копями (на севере Чжили), тогда находившимися еще в китайских руках, построило в 1880—1881 гг. железнодорожное полотно, протяжением в 7 миль, для конного трамвая от копей до канала, имевшего выход к морю, и с 1882 г. превратило его в железную дорогу. В 1886 г. после того, как неудачная война с Францией 1884 г. обнаружила трудности переброски войск и поколебала сопротивление реакционеров постройке железных дорог вообще. линия эта была продолжена до Лю-Тай (20 миль); в 1888 г. на юг до Тангу и Тяньцзиня, в 1894 г. на север до пункта в 40 милях за Шанхайгуаном. Таким образом, в течение первого периода самими китайцами по их инициативе была построена часть теперешней Пекин-Мукденской железной дороги. Еще с начала девяностых годов линия эта была выкуплена у частной компании китайским правительством, и к началу войны с Японией в эксплуатации состояло уже около 180 миль пути и еще значительный отрезок был под постройкой.

[1] Morse, Trade and administration of China, третье издание, 1921 г., стр. 431.

В то же время, несмотря на значительную оппозицию [1] в Пекине, обсуждался ряд более широких проектов (в том числе линий Шанхайгуан—Гирин, Тяньцзинь—Пекин и Пекин—Ханькоу). Окончательное решение еще не было принято, когда началась война с Японией 1894 г. Поражение, испытанное Китаем в этой войне, послужило толчком, который резко изменил всю внешне-политическую ситуацию Китая и, в частности, явился поворотным пунктом в истории железнодорожного строительства.

Борьба за концессии. Середина 90-х гг. в силу ряда причин совпала с началом новой эпохи в истории взаимоотношений Китая с иностранными державами — эпохи активных попыток капиталистического внедрения этих последних в китайскую экономику и соответственного усиления иностранной политической агрессии, которая с этого времени приняла к тому же более углубленные и более опасные для Китая формы.

В ряду общих причин этого перелома нужно указать на то обстоятельство, что колоссально выросший европейский и американский капитал, которому становилось все более тесно в пределах своей собственной территории, заинтересовался к этому времени Китаем не как рынком только для внешней торговли, но и как полем для промышленного [2] и финансового инвестирования. „В этой связи,—пишет Оверлах, [3]—надо иметь в виду те потрясающие экономические перемены, которые произошли в Европе к концу XIX столетия. Колоссальное развитие экономических рессурсов Европы и перепроизводство капитала имело своим результатом невиданный наплыв капитала во все части мира... В Китае появляется частный спекулянт и крупные финансовые интересы, позади которых стоит вся дипломатическая сила их государств; или, наоборот, правительство, оказывается экономическим патроном своих подданных и развивает или поощряет их финансовые предприятия в Китае... Финансы получают теперь ту

---

[1] Оппозиция эта исходила, помимо консервативных придворных элементов, также и от всех тех, чьи интересы были связаны с водным и гужевым транспортом, которому угрожала конкуренция железных дорог. В Тяньцзине на почве проведения дороги произошел целый бунт лодочников, но тамошний наместник вышел из положения своеобразным способом, он велел разрушить мост через реку Бай-хе (Peicho) и тем самым создал добавочный спрос на лодочные перевозки, что разредило атмосферу.

[2] Очень характерно, что именно Симоносекский трактат 1895 г. (ст. VI, п. 4; текст см. А) впервые допустил в Китае промышленную деятельность иностранных граждан.

[3] Overlach, Foreign financial control in China, 1919 г., стр. 26.

роль, которую раньше играла торговля, в ее связи с внешней политикой".

С другой стороны, к тому же примерно времени начало обнаруживаться замедление темпа „колониальной экспансии", ибо раздел „свободных территорий" земного шара близился к концу, что вызвало усиленное политическое внимание держав к Китаю, увеличило их агрессивность и обострило их соперничество. 90-е годы вообще явились периодом оформления империализма как нового этапа капиталистического развития, и это оформление должно было немедленно сказаться и на Дальнем Востоке. Толчком, как мы упомянули раньше, послужила военная победа Японии, обнаружившая полнейшую беспомощность Китая. Япония тогда впервые выступила на арену мировой политики и с самого начала рассматривала Китай, как ближайший объект своей политической и экономической экспансии. Выступление Японии и агрессивные планы царской России явились примером и для остальных держав и открыли собой ту эпоху китайской истории, которая тянется вплоть до настоящего времени, и в которой Китаю пришлось иметь дело с империализмом в собственном смысле этого слова.

Политика держав в начале этой эпохи нашла себе выражение в широких захватнических попытках по отношению к китайской территории (аренда, сферы влияния, мечты о разделе Китая), в появлении первых крупных иностранных займов, ныне опутывающих Китай целой сетью, в активном интересе иностранного капитала к горным богатствам и промышленным возможностям и в погоне за железнодорожными концессиями. Последний элемент играл особенно видную роль: державы наперерыв набросились на железнодорожное строительство, усматривая в нем и в связанных с ним горных концессиях непосредственное орудие колониального покорения Китая.[1]

В связи с взаимным соперничеством и борьбой между империалистическими державами — борьбой, которая велась, однако,

[1] „Жел.-дор. концессии были орудием, посредством которого иностранные державы выдвигали и проводили свою политику" (Оверлах, цитир. соч., введение, стр. I). Необходимо отметить, что, как указывает то же Оверлах (там же, стр. VII), понятие железнодорожных концессий применительно к Китаю шире общепринятого; концессиями часто называют все вообще договоры и контракты, связанные с постройкой и эксплуатацией железных дорог или финансированием железнодорожного строительства, которые предоставляют концессионеру, хотя бы в его качестве кредитора или подрядчика, какие бы то ни было права и возможности по контролю над дорогой. Как мы увидим ниже, большая часть иностранных интересов на железных дорогах Китая облечена в юридическую форму как раз таких договоров о займе.

за счет Китая — этот период его истории, непосредственно предшествовавший боксерскому восстанию, получил название „битвы за концессии“. Китайское правительство попрежнему отрицательно относилось к постройке железных дорог иностранцами, но оно не могло сопротивляться нажиму держав; к тому же в железных дорогах была нужда, а в Китае почти отсутствовал собственный капитал. Между тем, каждая уступка со стороны Китая которой-либо из держав немедленно вызывала со стороны других сначала протест, а затем и контр-требования, на которые Китай опять-таки вынужден был соглашаться. В результате только за 3 года, с начала 1896 по ноябрь 1898 г., державам удалось вынудить китайское правительство к выдаче разрешений на постройку под иностранным контролем (в форме ли прямой отдачи в концессию или в порядке финансирования) целых 6.420 миль (10.400 *км*) железных дорог, значительная часть которых, впрочем, так и осталась на бумаге. По национальной принадлежности эти проектированные дороги распределялись следующим образом: [1]

	Число жел.-дор. линий.	Длина (миль).
Британские интересы	9	2.800
Русские	3	1.530
Германские	2	720
Бельгийские	1	750
Французские	3	420
Американские	1	300
Итого	19	6.420

Развитие борьбы за железнодорожные и связанные с ними горные концессии шло одновременно двумя разными путями. С одной стороны, многие иностранные правительства, выговаривая себе в Китае сферы „исключительных интересов“ или влияния, сами добивались предоставления им концессии (в тесном смысле слова) на постройку железнодорожных линий, каковая концессия вскоре или тут же передавалась ими, уже от себя, их частным или полуправительственным концернам. Здесь, таким образом, на первом месте стояло политическое и дипломатическое воздействие, на основе которого появлялись уже частные иностранные интересы. С другой стороны, в ряде случаев соответствующие домогательства исходили с самого начала от иностранных капиталистов, которые затем оказывались поддержанными всем поли-

[1] Mongton Chih Hsu, Railway problems in China, 1915 г., стр. 39.

тическим весом их правительств и которые, как правило, [1] получали не концессию на постройку собственных железнодорожных предприятий, а только право финансирования этой постройки, подразумевавшее ту или иную степень контроля над дорогой.

В тех и других случаях имелись в виду как общие политические, стратегические и колониальные цели, так и задачи получения конкретной капиталистической прибыли, но в отношении дорог первой категории на первом месте был, очевидно, политический мотив, а в отношении второй этот мотив был завуалирован моментом частно-капиталистического интереса. Развитие иностранного наступления по каждому из этих путей нам придется рассмотреть в отдельности—в очень, разумеется, сжатом и схематическом виде.

Иностранные ж.-д. концессии (в собственном смысле этого слова) исторгались у Китая в том же порядке как и аренда отдельных кусков китайской территории, и по большей части в непосредственной связи с этой арендой. Начало было положено царской Россией, которая еще в 1895 г., в обмен за поддержку, оказанную ею Китаю по окончании войны с Японией [2] добилась согласия Китая на продление на его территории транссибирской железной дороги, долженствовавшей связать Европейскую Россию с Тихим океаном. 27 августа 1896 г. между китайским правительством и Русско-Азиатским банком, который являлся в этом случае не чем иным, как подставным агентом русского правительства, был заключен контракт на постройку и эксплуатацию Китайской Восточной железной дороги. [3] Для этого дела было создано специальное акционерное общество, но оно представляло собой чистейшую фикцию, так как весь капитал (акционерный, в форме беспроцентной ссуды банку, и облигационный и иной—непосредственно) был предоставлен русским правительством, которое держало дорогу под своим полнейшим контролем. Постройка главной линии этой дороги (Маньчжурия—Харбин—По-

---

[1] Единственная дорога, явившаяся исключением из этого правила (линия Пекинского синдиката Даоку—Цинхуа) была выкуплена Китаем в 1905 г. и оказалась в том же положении, как и остальные.

[2] Благодаря выступлению России, которая увлекла за собой Германию и Францию, Япония вынуждена была, в обмен за увеличение военной контрибуции с 200 до 230 милл. хайгуан-таэлей, вернуть Китаю полученный ею было по Симоносекскому миру Ляодунский полуостров (см. обмен нот, А. 63). Кроме того, русское правительство согласилось дать свою гарантию на китайский 4% заем в 400 милл. франков для уплаты Японии военной контрибуции (см. А. 56–57).

[3] Текст М. 11.

граничная, началась в 1897 г.). Конвенция 15/III 1898 г.[1] об „аренде“ Россией Квантунской области (южной оконечности Ляодунского полуострова) обязывала Китай распространить эту концессию на постройку соединительной ветки от одного из пунктов на главной линии КВжд до Дайрена. В связи с этим основной контракт на постройку и эксплуатацию дороги был 25 июня 1898 г. дополнен соглашением о постройке южной ветви.[2] Большая часть этой ветви вместе с арендой Квантунской области перешла в силу Портсмутского мира к Японии, и в настоящее время КВжд располагает (кроме коротких подъездных путей) главной линией Маньчжурия—Пограничная и ответвлением Харбин—Куанчендзы.

Оригинальный статус дороги, как он был определен уже упомянутым контрактом 27 августа 1896 г. и утвержденным русским правительством уставом,[3] сводился к организации ее как формально частного, но на деле государственного русского предприятия. Все отношение Китая к дороге ограничивалось по существу а) назначением председателя о-ва КВжд, задача которого состояла только в посредничестве между обществом и китайским правительством (ст. I контракта);[4] б) обязательством содействия постройке и защите дороги (ст.ст. 4 и 5), а равно предоставления ей бесплатно казенных земель и отчуждения частновладельческих (ст. 6) и в) правом на выкуп дороги по прошествии 36 лет со дня окончания постройки и на бесплатное приобретение ее по прошествии 80 лет (ст. 12). Напротив, с русским правительством дорога имела самые тесные сношения. § 3 устава перечисляет ряд далеко идущих обязательств ее по отношению к этому правительству, которое между прочим гарантировало облигации дороги[5] (§ 11) и обязывалось займообразно покрывать дефициты (§ 16), а § 27 предоставлял русскому министру финансов широкий контроль над дорогой. Дорога эта для Китая была, таким образом, целиком чужеродным предприятием,—каким и сейчас остается бывшая южная ее ветка, ныне японская Южно-Маньчжурская дорога. В связи с предоставленным обществу КВжд по ст. 6 контракта правом „безусловного и исключительного упра-

---

[1] Ст. VIII. Текст—А. 335—336.
[2] Текст Б. 27.
[3] Текст Б. XIII.
[4] Пост этот, кстати сказать, с 1901 г. оставался вакантным.
[5] В действительности, как сказано, почти весь огромный капитал дороги был предоставлен из правительственных средств.

вления своими землями“ и довольно широким толкованием термина „земли, действительно необходимые для постройки, эксплуатации и охраны линии“, под контролем русской публичной власти оказывалась не только самая дорога, но и довольно широкая „полоса отчуждения“, со всеми образовавшимися на ней городами и поселками, во главе с Харбином, где практически действовали русская правительственная и судебная власть и русские законы. Это обстоятельство, в свою очередь, давало России возможность притязать на всю Маньчжурию (а после Портсмутского договора на Северную Маньчжурию), как на область своих исключительных интересов и влияния.

В том же 1895 году, когда впервые зародился план постройки КВжд, Франция заключила с Китаем договор, которым, наряду с косвенным признанием трех юго-западных провинций Китая сферой специальных французских промышленных интересов, было установлено, что „ж.-д. пути, уже существующие или проектированные во французском Аннаме, могут быть продолжены по обоюдному соглашению на китайскую территорию“.[1] Вслед за этим был заключен ряд более конкретных соглашений о проектируемых железнодорожных концессиях в Гуанси и Гуандуне,[2] но ни один из этих проектов никогда осуществлен не был. Однако одновременно с „арендой“ оккупированного ею Гуанчжоу-Вань Франция, в лице „французского правительства или французской компании которая будет им указана“, обменом нот 9-го апреля 1898 г.[3] получила право постройки дороги от тонкинской границы до столицы Юньнаня — Юньнаньфу. Окончательный концессионный договор сроком на 30 лет был подписан только в 1903 г.,[4] а сама дорога, длиной (на китайской территории) в 465 км., закончена лишь в 1910 г. Постройка и эксплуатация ее была соглашением 15/IV 1901 г.[5] поручена французским правительством ad hoc организованному обществу Compagnie française des chemins de fer

---

[1] Договор 20/IV 1895 г. ст. V (текст—см. А. 24). Еще раньше того ст. VII договора 1885 г. Франция добилась обещания Китая в случае постройки ж. д. в южных провинциях обратиться за ж.-д. материалами к французским источникам—первый договорный предвестник той перемены в политике иностранных держав, которая реально проявилась лишь в середине 90-х годов. Текст см. В. т. II, 905.

[2] Между прочим, 12/VI 1897 г. о дороге от Лючжоу до Нань-нина и Позе (см. В. I, 31) и 16/XI 1899 г. о дороге Гуанчжоу—Вань-онпу (см. В. I, 947).

[3] Текст А. 342; В. I, 124.

[4] Текст В. I, 453.

[5] Упоминается В. I, 462.

de l'Indo-Chine-et du Yunnan, которая, в свою очередь, передала подряд на постройку другой компании. Из суммы в 165 милл. франков, в которую обошлось сооружение всей линии, включая индо-китайскую секцию, 76 милл. франков были получены путем гарантированного французским правительством займа, $63\frac{1}{2}$ милл. были даны в качестве субсидии тонкинской администрацией и только $25\frac{1}{2}$ милл. представляли собой капитал, вложенный самим обществом. [1] Юридический статус дороги в общем сходен с КВжд, но государственный характер предприятия не столь подчеркнут, степень иностранного влияния в районе дороги значительно меньше и носит в меньшей степени публично-правовой характер. Так, полоса отчуждения охватывает лишь земли, строго необходимые для самой дороги (ст. 21), дорога может содержать свою милицию из китайцев, но функции ее ограничены, и в остальном дорога охраняется исключительно китайскими властями (ст. 15), и даже перевозка иностранных войск и вооружения запрещена (ст. 24); в случае войны дорога в полном распоряжении Китая (ст. 24). При всем том дорога по существу совершенно изъята из-под китайского контроля, и, в частности, Китай лишен права голоса в вопросах тарифов и ж.-д. хозяйства вообще (ст. 23).

Обратный переход дороги к Китаю через 80 лет имеет произойти по уплате всех понесенных на ее сооружение расходов, поскольку таковые не были уже погашены из прибылей (ст. 34).

Юньнаньская дорога до сих пор не имеет никакой связи с остальной ж.-д. системой Китая и управляется французской администрацией нераздельно с тонкинской ее секцией. Нужно отметить, что Франция,—в отличие от царской России в Маньчжурии,—сделала сравнительно мало для политического использования своего положения на юго-западе Китая. [2]

На арене борьбы за государственные ж.-д. концессии на короткое время выступила и Англия. Договором 7 февраля 1897 г. [3] она добилась значительного „исправления“ границы между Китаем и Бирмой, установила свою сферу интересов в пограничном районе (договор содержал обычную в таких случаях формулу с обязательством Китая не отчуждать этот край третьей державе) и получила, довольно, впрочем, неопределенное, обещание соединить с бирманскими дорогами ж.-д. линии в Юньнане, когда

[1] Morse, Trade and administration of China, третье издание, 1921 г., стр. 442.
[2] Overlach, цитир. соч., стр. 131 и след.
[3] Текст А. 247.



и если они будут построены. В следующем году, в связи с предоставлением Китаю займа, необходимого последнему все для той же уплаты контрибуции Японии, Англия потребовала в числе других условий концессии на железную дорогу Бирма—Юньнань. Несмотря на протесты Франции и России, Китаю пришлось склониться перед дипломатическим давлением Англии, но проект этот никогда осуществлен не был, и Англия тогда же перенесла свои ж.-д. интересы в районы, представлявшие более выгодные перспективы. 11-го февраля 1898 г.[1] Англия выговорила неотчуждение Китаем третьей державе района реки Янцзы, который отныне стал рассматриваться как сфера ее исключительных интересов. Интересы эти реализовались, однако, в сфере ж.-д. строительства — в несколько другой форме.

В том же 1897 г. Германия воспользовалась предлогом, который был дан убийством двух миссионеров в провинции Шаньдун, высадила десант на берегу этой провинции и наряду с требованием о предоставлении ей в аренду бухты Цзяо-Чжоу (Киао-Чао), потребовала также исключительного права постройки железных дорог и разработки рудников в Шаньдуне. Договор был подписан 6/III 1898 г.[2] и по второму его отделу Германия получила, между прочим: а) опцион на финансирование иностранным капиталом и снабжение иностранными материалами всех видов предприятий, связанных с развитием Шаньдуна, в том числе, разумеется, и железных дорог; б) концессию на проведение дорог от Цзяо-Чжоу до Цзинаньфу и от обоих этих пунктов до Ичжоуфу. Постройка и эксплуатация дороги должны были быть поручены смешанной китайско-германской компании. Компания эта[3] (Schantung Eisenbahn Gesellshaft) была организована Deutsch-Asiatische Bank'ом с капиталом в 54 милл. марок и получила уставную грамоту от германского правительства 1 июня 1899 г.[4] Согласно этому уставу, германское правительство уже от себя предоставило компании концессию на постройку дороги Циндао—Цзинаньфу. Статус дороги характеризовался полным безвластием Китая и значительной степенью непосредственного контроля над дорогой со стороны германского правительства, которое, согласно § 6, имеет даже право при некоторых условиях взять постройку

[1] A. 297.
[2] B. 112.
[3] В действительности чисто германская,—китайцы получили акций всего на 300.000 марок.
[4] B. I. 240.

или эксплуатацию на себя. Статус этот был уточнен соглашением 21 марта 1900 г. [1], которое, между прочим, предоставляло Китаю право охранять дорогу своими военными силами (за пределами зоны в 50 *км* от Цзяо-Чжоу). Отличительной особенностью статуса дороги Циндао—Цзинаньфу является то обстоятельство, что в нем вовсе не оговорен обратный переход дороги к Китаю.

В связи с указанным выше опционом и используя свое фактическое господствующее положение, Германия рассматривала Шаньдун как сферу своих исключительных железнодорожных прав На этой почве немцы препятствовали, например, постройке Тяньцзинь-Чунцинской жел. дороги, которая частью должна была пройти через территорию Шаньдуна, и в конце концов добились своего участия в этом предприятии.

„Коммерческие“ дороги. Рядом с описанными концессиями, которые непосредственно распространяли влияние данной державы на известный кусок китайской территории, создавая в ней своего рода государство в государстве, мы находим, как сказано, другую форму внедрения иностранного влияния и иностранного — на сей раз уже частного—капитала в железнодорожное строительство Китая. Под тем же давлением соответствующих правительств Китай был вынужден заключать с иностранными банками и другими капиталистическими концернами договоры на финансирование этими организациями постройки ряда дорог, которые хотя номинально по большей части признавались собственностью китайского правительства, но на деле в значительной степени оказывались под контролем и в распоряжении иностранных капиталистов. Во всех этих случаях момент прямого политического и военного господства — как то было, например, с Россией в полосе маньчжурской дороги, был исключен, но, контролируя соответствующие дороги, иностранный капитал, помимо прибылей и выгод, получал, вместе с тем, известную долю политического влияния в соответствующих районах. „Заключение договоров об иностранных железнодорожных займах происходило по большей части после долгих дипломатических переговоров, и договоры эти, содержание которых было результатом слабости Китая и вымогательства иностранных империалистов,

[1] B. I, 236.

[2] О японской концессии на Юж.-Маньчж. жел. дор., которая представляла собой в основе южную ветку Кит.-Вост. жел. дор., отошедшую к Японии по Портсмутскому договору, речь будет итти в отделе о железнодорожном строительстве в Маньчжурии.

в конце концов также представляли собой больше политический акт, чем коммерческую сделку".[1]

Началом развития этих „коммерческих концессий", как мы их можем назвать в отличие от иностранных концессий в собственном смысле слова, явилось предварительное соглашение, заключенное 27 мая 1897 года франко-бельгийским синдикатом Société financière et industrielle belge en Chine с правительственной „Китайской железнодорожной компанией" (по-английски: Chinese Railway Company) о финансировании постройки и эксплуатации железной дороги от Пекина до Ханькоу.[2] Поскольку за этим синдикатом усматривалось влияние Франции и России, Англия выразила энергичный протест[3] и, со своей стороны, потребовала у Китая ряд концессий. Чтобы придать этому требованию особую убедительность, часть английского флота была сосредоточена в китайских водах, и Китаю ничего не оставалось делать, как подчиниться. В результате в течение 1897—1899 годов английские концерны заключили предварительные договоры на финансирование постройки целого ряда дорог (между прочим, Шанхай—Нанкин 13/V 1898 г.; Пекин—Ньючжуан 7/VI 1898 г.; Цинхуа—Даокоу; Кантон—Цзюлун и др.). Соответствующую, хотя и меньшую, активность проявил французский капитал (юго-западные проекты и предварительное соглашение на финансирование дороги в Шаньси,[4] бельгийский (дорога Кайфын—Хэнань) и даже американский (контракт на дорогу Кантон — Ханькоу)[5].

Сферы влияния и их разграничение. Очень скоро, однако, обнаружилось, в частности для Англии, что Китай в смысле железнодорожного строительства при существующей системе претензий на сферы исключительных интересов и влияния[6] довольно тесен. Английские железнодорожные планы в некоторой части сразу же

---

[1] Mongton Chih Hsü, цит. соч., стр. 62.

[2] Текст В. I, 145; оно было дополнено соглашением 27/VII 1897 года (там же, 148), а окончательный контракт был заключен 26 июня 1898 г. (там же, стр. 135) с „Société d'études des chemins de fer en Chine".

[3] „Концессия этого рода,—заявил английский посланник лорд Салисбюри,—„уже не является более только коммерческим или промышленным предприятием, но представляет политический акт, направленный против британских интересов в районе Янцзы" (Оверлах, цит. соч., стр. 31—32).

[4] Соглашение было заключено с Русско-Азиатским банком, но в данном железнодорожном предприятии с самого начала преобладали французские интересы, и контракт в конце концов был передан французскому синдикату. Французские же интересы участвовали и в бельгийских предприятиях.

[5] Текст всех договоров В. I.

[6] „Сфера интересов,—говорит Оверлах (цит. соч., стр. IV и следующие),—определяется прежде всего исторгнутой от китайского правительства декларацией о неотчуждении. Она охватывает обычно район, прилегающий к протекторату или к арендованной территории, в пределах какового района ино-

натолкнулись на препятствия, в виде противодействия со стороны других держав, уже успевших присвоить себе специальные интересы в определенных областях, куда пытался заглянуть английский капитал. С другой стороны, приходилось опасаться появления чужих интересов в той области, которую Англия наметила для себя (долина Янцзы). В связи с этим оказалось необходимым договориться о размежевании, которое тогда многими рассматривалось как начало полного раздела Китая. Прежде всего такое размежевание потребовалось между английскими и германскими железнодорожными интересами, которые столкнулись на почве английского проекта дороги, имеющего соединить Тяньцзинь с нижним течением Янцзы (и, стало быть, пройти через Шаньдун). Германский посол бар. Гейкинг в августе 1898 г. поставил китайскому правительству на вид, что Германия считает недействительной всякую концессию, которую Китай выдаст на проведение железных дорог через территории Шаньдуна, и, более того, что она будет считать Китай ответственным за выдачу таких концессий. Англия не имела возможности прямо возражать против этой точки зрения, так как еще в апреле 1898 г., при получении в аренду Вэй-Хэй-Вэя, она подтвердила отсутствие у нее намерений покушаться на права и интересы Германии в провинции Шаньдун. В результате переговоров уже 2 сентября 1898 г. между руководящими капиталистическими интересами Англии (Гонконг-Шанхайский банк и Британская и Китайская корпорация) и Германии (синдикат во главе с Германско-Азиатским банком) было заключено соглашение о разграничении сфер железнодорожных концессий, [1] согласно которому британской сферой интересов признавалась долина Янцзы, соединение ее с шаньдунскими линиями в Циньцзяне (Chinkiang) провинции к югу от Янцзы, провинция Шаньси и соединение ее с Пекин-Ханькоуской дорогой и с долиной Янцзы через долину

странная держава претендует на преимущественное право экономической эксплуатации. Ее существенный признак — отрицательный: ни одна держава, кроме той, которая устанавливает там сферу своего влияния, не допускается к приобретению в данном районе концессий и осуществлению контроля или влияния. Держава привилегированная получает, таким образом, монополию на соискание концессий, что, однако, не означает положительного осуществления в пределах района какого-либо влияния. Это последнее превратило бы „сферу интересов“ в „сферу влияния“, — термин, который никогда официально не употреблялся, но который применительно к Китаю означает известную степень власти или контроля финансового или политического, осуществляемого иностранной державой в пределах определенной территории... сфера влияния есть нечто приближающееся к протекторату, но не достигающее соответствующей степени контроля“.

[1] Текст В. I, 266.

Хуан-хэ, тогда как за Германией оставалась провинция Шаньдун и долина Хуан-хэ с соединениями на север через Тяньцзинь и Чжэндин (Chenting), а равно с долиной Янцзы в Циньцзяне или Нанкине. Линия Тяньцзинь—Циньцзян подлежала совместному германско-английскому финансированию.

С другой стороны, связав свои интересы с Пекин-Ньючжуанской (т.-е. Пекин-Мукденской) дорогой, Англия оказалась лицом к лицу с Россией, которая, как мы уже указывали, рассматривала север Китая, как свою вотчину. С своей стороны, Англия имела основания опасаться продвижения России в центральные области Китая, где она предпочла бы оставаться одна. После долгих переговоров обе державы 28/IV 1899 г. обменялись нотами, кои содержали обязательство Англии не добиваться железнодорожных концессий к северу от великой китайской стены—в обмен на аналогичное обязательство России в отношении бассейна реки Янцзы.[1]

Параллельно с разграничением сфер влияния интересов шло и их укрепление. Мы уже показывали, как Франция установила свою сферу железнодорожных интересов на юго-западе, Германия в Шаньдун и Англия в бассейне Янцзы. Что касается России, то 1/VI 1899 г., тотчас после подписания соглашения с Англией, состоялся обмен нот между Россией и Китаем, коими устанавливалось, что все железные дороги от Пекина на север или северо-восток к русской границе могут быть построены Китаем самостоятельно, но если Китай обратится к иностранному капиталу, то это обращение должно быть сделано русскому правительству, а не кому-нибудь иному.[2] В дальнейшем во время боксерского восстания Россия захватила Пекин-Мукденскую дорогу к северу от Шанхайгуана, и оккупация эта длилась до конца 1902 г. Насколько русское правительство было заинтересовано в железных дорогах на севере Китая,—можно видеть из того, что 26/III 1902 г. соглашением о Маньчжурии[3] Китай обязался строить в этом крае новые дороги не иначе, как по соглашению с Россией, и что обменом нот в июне того же года[4] России удалось, во-первых, не допустить создание на Пекин-Мукденской дороге должности ино-

[1] Текст см. А. 358. Договор относительно Пекин-Мукденской жел. дор. (тогда называвшейся линией Шанхайгуан — Ньючжуан) остался, однако, в силе, с оговоркой, что дорога должна сохраниться в собственности китайского правительства.

[2] Текст см. В. I, 207.

[3] Ст. 3. Текст см. А. 542.

[4] Текст В. I, 335—336.

странного военного содиректора (которым должен был быть англичанин), а во-вторых, еще раз добиться обязательства Китая строить Пекин-Калганскую дорогу и все вообще дороги к северу от Пекина исключительно на собственные средства.

Контракты 2-го периода. Захват „арендованных“ территорий, вымогательство концессий и разграничение „сфер“, которые имели тенденцию превратиться в колонии иностранных держав, вызвали, как известно, реакцию в форме боксерского движения, которое, однако, быстро было подавлено и хотя и задержало, но не остановило процесса проникновения иностранного капитала и иностранных влияний в строительство и эксплуатацию железных дорог в Китае. Реализация предварительных соглашений, заключенных в период „борьбы за концессии“, происходила как раз в первые годы XX века. Всего между 1897 и 1907 г. была окончательно оформлена постройка семи дорог, [1] а именно:

Наименование	Через какие провинции проходят	Национальность капитала и название капиталистических организаций	Дата заключения контрактов	Год оконч. постройки
1. Пекин—Ханькоу	Чжили, Хэнань, Хубэй	Франко - бельг. Société d'études des chemins de fer en Chine [2]	предв. 27/V. 1897 (М. М. I. 145) доп. 27/VII. 1897 прот. (М. М. I. 148) окон. 27/VI. 1898 (М. М. I. 135)	1905

[1] Кроме того, ряд предварительных договоров остался без дальнейшего движения (часть их реализовалась позднее). Следует отдельно упомянуть о контрактах 14/VI 1898 г. и 13/VII 1900 г. с американской фирмой American China Development C° о постройке и эксплуатации дороги Ханькоу—Кантон. В этом синдикате были представлены крупнейшие финансовые дельцы Америки, включая Моргана, Рокфеллера, Вандербильдта, Гульда и др. Тем не менее бельгийцам удалось скупить большинство акций синдиката, и в 1904 г. американские инженеры на постройке были заменены бельгийцами. Китай протестовал, ссылаясь на то, что по договору американцы не могут передавать своих прав кому бы то ни было. Под влиянием этого протеста акции вновь перешли в американские руки. Одновременно, однако, на местах поднялась кампания против концессионеров, и в 1905 г. дорога, на которой был выстроен лишь южный участок, была выкуплена китайским правительством ценой уплаты суммы, вдвое превышающей действительные издержки по постройке (текст договора о выкупе В. I, 519). Дорога эта (южная секция Кантон-Ханькоуской дороги) управляется ныне провинциальной китайской компанией и не входит в общую правительственную сеть.

[2] По утверждению Мак-Мюррея (В. I. 150), в этом бельгийском обществе $^3/_5$ капитала принадлежало французам. Из первого выпуска займа на данную дорогу в Париже было размещено 190 тыс. облигаций, а в Брюсселе—только 36.000.

Наименование	Через какие провинции проходят	Национальность капитала и название капиталистических организаций	Дата заключения контрактов	Год оконч. постройки
2. Пекин—Мукден[1]	Чжили, Мукден	Британский British and Chinese Corporation [2]	предв. 7/VI. 1898 согл. (М. М. I. 179) окон. 10/X. 1898 (М. М. I. 173) доп. 29/I. 1902 г. согл. (М. М. I. 333)	1903
3. Цинхуа—Даокоу	Хэнань	Британский Peking Syndicate [3]	общ. 21/V. 1898 дог. (М. М. I. 700) дог. 3/VII. 1905 займ. (М. М. I. 506)	1905
4. Чжэндин—Тайюань	Шаньси	Французский (Русско-Азиатский банк, затем французский синдикат) Société française de construction et d'exploitation des chemins de fer en Chine	предв. 21/V. 1898 (М. М. I. 367) окон. 15/X. 1902 (М. М. I. 356)	1907
5. Шанхай—Нанкин	Цзянсу	Британский British & Chinese Corporation	предв. 13/V. 1898 (М. М. I. 402) окон. 9/VII. 1903 (М. М. I. 387)	1908
6. Кайфын—Хэнань	Хэнань	Франко-бельг. La société générale des chemins de fer et des tramways en Chine [4]	предв. 1899 г (?) окон. 12/XI. 1903 (М. М. I. 462)	1909
7. Кантон—Цзюлун (Kowloon) (кит. секция) [5]	Гуандун	Британский Br. & Ch. Corporation	предв. 27/II. 1898(?) окон. 7/III. 1907 г.	1910

[1] Пекин-Мукденская дорога была выстроена только до Синь минь туна (в 36 милях от Мукдена). Линия Синь минь тун—Мукден, построенная японцами, была выкуплена Китаем по договору 15/IV 1907 г. (текст В. I. 627), и передача ее общему управлению Пекин-Мукденской дороги состоялась 1 июня 1907 года. (В. I, 632).

[2] Синдикат, организованный Гонконг-Шанхайским банком и британской же фирмой Жардин, Матесон и К°.

[3] Вначале Пекинский синдикат был британско-итальянским обществом. В дальнейшем он практически стал целиком британским.

[4] Франко-бельгийское общество с преобладающими французскими интересами (Mongton Chih Hsu, цит. соч., стр. 156).

[5] До границы арендованной территории Цзюлуна; оттуда начинается британская секция, принадлежащая англичанам на праве собственности.

Отличительной особенностью контрактов этого периода,—особенностью, которая объясняется совершенной беспомощностью Китая того времени и всеобщим ожиданием его полного распада,—является необыкновенная суровость условий иностранного финансирования. Эта суровость в дальнейшем должна была несколько смягчиться. Контракты 1897—1907 гг. практически устанавливают лишь номинальную власть Китая над его правительственными дорогами, финансируемыми иностранным капиталом, и их постановления рассчитаны на то, чтобы предоставить этому последнему—под предлогом защиты его интересов кредитора—весьма далеко идущий контроль и чудовищные прибыли.

Ввиду того, что условия этих контрактов являются тем мерилом, с которым придется сравнивать последующие договоры, необходимо остановиться на их анализе несколько подробнее.

Контракты на дороги, с которыми связаны французские интересы, построены на сходных началах; прототипом их может служить контракт на Пекин-Ханькоускую дорогу, заключенный между Китайской Правительственной Компанией и иностранным о-вом. Он состоит из двух частей—соглашения о займе и операционного соглашения. Согласно первому, китайское правительство выпускает заем в 112,5 милл. франков (ст. 1) сроком на 20 лет (ст. 3) из 5%, из коих 39 милл. фр. по цене 90 за 100 берет на себя контрагент—иностранное общество (ст. 14), получающее опцион и на остальную часть (ст. 21). Обеспечением займа, помимо китайской правительственной гарантии (ст. 7), является сама дорога, по отношению к которой общество располагает правами залогопринимателя (ст. 10). Хранение сумм и все финансовые расчеты поручаются определенным иностранным банкам. Постройка дороги производится самим обществом под номинальным лишь руководством Китайской Правительственной Компании (ст. 19). Согласно ст. 25, контракт связывает иностранного контрагента лишь постольку, поскольку он заключает в себе обещание, что, за исключением того, что может быть получено из ханьянских заводов (в Ханькоу), все остальные материалы, необходимые для постройки и эксплуатации дороги, будут заказаны обществу, которое и будет исполнять их „на лучших возможных условиях“ (!). Споры по договору разрешаются арбитром, каковым должен быть посланник страны, которая примет участие в подписке на заем (т.-е. заинтересованное лицо).

В соответствии с операционным контрактом сроком на 30 лет, управление, администрация и эксплуатация дороги (direction, administration et operation) поручаются тому же обществу (ст. 1), которое само назначает и увольняет служащих, делает все закупки, собирает доходы и расходы и проч., обо всех своих шагах сообщая директору китайских железных дорог лишь для совещательных целей (ст. 2). Китайская железнодорожная компания имеет через своих делегатов право контроля доходов и расходов, а равно право в случае войны или революции перевозить свои войска по дороге в первую очередь и по 50% тарифу (ст. 3). Общество на все время действия контракта получает 20% чистой прибыли дороги (ст. 6). [1]

В остальных двух контрактах этого типа (займы на дороги Чжэндин — Тайюань и Кайфын — Хэпань) различия сводятся лишь к тому, что: 1) к хранению части фондов допускается и китайский банк, 2) китайский директор принимает номинально несколько большее участие в руководстве постройкой (утверждает совместно с иностранным главным инженером штаты, может в известных случаях требовать увольнения тех или иных служащих, контрасигнует расходные документы, наблюдает за заказами) и пользуется также правом контрасигновать расходные документы по эксплуатации.

Из британских контрактов наиболее характерным является контракт на дорогу Шанхай—Нанкин. Контрагент выпускает для Китая заем, не превышающий 3,25 милл. фунтов стерл. золотом (ст. 1) по цене 90 из 5% и на срок 50 лет (погашение может начаться через $12^1/_2$ лет под условием уплаты премии в $2^1/_2$%, и через 25 лет по паритету—ст. 20). Заем этот, кроме китайской гарантии, имеет прямым обеспечением самую дорогу и все ее имущество (ст. 3), при чем в случае неплатежа корпорация на весь оставшийся срок договора забирает дорогу в свое полное владение и управление (ст. 8). Руководство постройкой и эксплуатацией дороги принадлежит правлению из 5 лиц (2 китайца от правительства и 3 иностранца, назначенные корпорацией). Все важные должности замещаются иностранцами по назначению правления (ст. 6). Контрагент является монопольным закупочным аген-

[1] Интересно, что в предварительном контракте были гораздо более легкие условия, как в смысле усиления китайского контроля, так и гарантий в деле покупки материалов и даже процента (4% вместо 5%). Условия эти были изменены Китаем под давлением заинтересованных держав.

том и получает 5% со всей стоимости материалов и 20% чистой прибыли (ст. 12) в форме специальных обязательств китайского правительства на 50 лет в сумме $^1/_5$ стоимости дороги.

Контракт на дорогу Цинхуа—Даокоу, в Хэнане, имеет форму договора о выкупе дороги, которая была выстроена Пекинским синдикатом, как его собственность. Для этого синдикат представляет Китаю заем в 900 тыс. фунт. стерл., по цене 90 за 100, из 5% и сроком на 30 лет (погашение начинается с 1916 г.). Обеспечением служит сама дорога, которая до выплаты займа эксплуатируется самим синдикатом. Он же является закупочным агентом. Китайский директор железных дорог имеет лишь совещательный голос в вопросах железнодорожного хозяйства, а равно контролирует отчетность, контрасигнует расходные документы, назначает китайских служащих. Синдикат получает 20% чистой прибыли дороги.

На дороге Кантон—Цзюлун (Kowloon) (заем в 1,5 милл. фунт. стерл. по 94 из 5% на 30 лет) режим примерно тот же—с той разницей, что иностранный инженер и китайский директор назначают всех служащих совместно. Вместо участия в прибылях корпорация получает за свои услуги (сверх платежей по займу) 35.000 ф. ст. единовременно и 1.000 ф. стерл. в год.

Постановления договора о финансировании Пекин-Мукденской дороги (заем 2,3 милл. ф. стер. из 5% по 88—90 на 45 лет) отличаются от остальных контрактов сравнительно большой скромностью. Главный инженер, назначаемый корпорацией,—англичанин, высшие служащие—иностранцы. Китайцы допускаются на службу, „если среди них найдутся достаточно компетентные лица“; главный бухгалтер — обязательно европеец. Китайская администрация имеет здесь несколько большие права, чем на других дорогах. Однако дополнительным соглашением 29/IV 1902 г.[1] эти условия были опять ухудшены,—между прочим, во главе дороги поставлено правление из 2-х иностранцев и одного китайца, в заседаниях которого принимает участие для обсуждения важнейших вопросов и специальный представитель корпорации.

Резюмируя эти и другие черты соглашений, получаем следующую общую картину, характерную для железнодорожных контрактов данного периода.

---

[1] Текст В. I, 331.

1. Иностранные капиталисты извлекают колоссальную прибыль. Прибыль эта слагается из ряда элементов: а) учредительская прибыль,—договариваясь с китайским правительством о займе по определенному курсу, напр., 90 за 100, концессионеры предлагают этот заем публике по значительно повышенной цене; б) гарантированные 5% по займу; в) 5% комиссии со всей стоимости дороги или с суммы заказов и работ; г) прибыли от монополизирования определенным банкам (Гонк.-Шанх. банк, Русско-Аз. банк) всех банковских операций, связанных с дорогой; д) участие в прибылях от эксплуатации,—в ряде случаев концессионер получает 20% чистой прибыли.

2. К числу выгод, извлекаемых иностранными капиталистами, нужно добавить те, которые вытекают из оговорки, что все материалы для постройки должны быть закуплены в определенной стране или, по крайней мере, что продукты этой страны должны пользоваться, при равенстве цен и качества, преимуществом. Мы имеем свидетельство журнала „Far Eastern Review“, подтвержденное Оверлахом,[1] что и в случаях, когда имелась только последняя оговорка, материалы для железных дорог, финансируемых британскими, скажем, концернами, закупались исключительно в Англии, что, разумеется, удорожало постройку и давало повод ко всяческим махинациям.

3. Постройка дорог, согласно договорам, производится практически иностранцами, эксплуатация же полностью или частично находится под их же контролем. Внимательный анализ вышеприведенных договоров выясняет, что при распределении компетенции иностранный главный инженер получал в свое распоряжение действительную власть, тогда как китайский директор или управляющий был совершенно номинальной фигурой. В других случаях, как мы видели, иностранцы просто получали большинство в управлении дороги. Во всех случаях оговаривалось, что высшие служащие должны быть европейцами и что китайцы могут „тоже“ назначаться на соответствующие посты, если они докажут свою пригодность. Практически до недавнего времени на этих финансируемых иностранцами дорогах китайцы не имели доступа ни к какой ответственной работе.

4. Иностранные кредиторы обеспечивали свои священные права не одним, а сразу несколькими способами: а) правительственная

---

[1] Оверлах. цит. соч., стр. 59—60.

гарантия; б) прямым обеспечением долга является сама дорога; в) во многих контрактах указывается, что в случае малейшей задержки очередного платежа дорога целиком переходит в иностранное управление; г) все денежные операции ведутся через иностранный банк; д) вся отчетность дороги находится под контролем иностранного главного бухгалтера.

5. Контроль над дорогой предусматривал также устранение конкуренции на будущее время и невозможность быстрого освобождения дороги из рук иностранцев. Действительно, как правило: а) концессионер имеет опцион на все будущие иностранные займы для самой дороги или постройки веток или продолжений ее (в некоторых случаях прямо требуется его согласие для постройки новых линий в том же районе); б) китайскому правительству воспрещено отчуждать дорогу без согласия кредитора; в) погашение займа обычно допускается только по прошествии известного периода, после которого следует период, в течение коего погашение может иметь место только с уплатой премии или по специальному соглашению с кредитором.

В совокупности эти условия, как уже сказано, приводят к тому, что право собственности китайского правительства превращается в фикцию: действительными хозяевами дорог оказываются иностранцы. Насколько это положение находилось в противоречии с требованиями Китая,—видно из того, что еще в 1898 г. китайское правительство специальным декретом пыталось предрешить условия будущих договоров путем установления следующих двух „незыблемых принципов": 1) в дальнейшем при заключении новых железнодорожных и горных займов, по крайней мере, $^3/_{10}$ капитала должно принадлежать китайцам, в противном случае правительство не будет давать своего согласия; 2) независимо от размеров и пропорции капитала административный контроль над железными дорогами и рудниками должен оставаться в китайских руках. Но соотношение сил было против Китая, и само собой разумеется, что под напором держав, каждое требование которых подкреплялось военными угрозами и демонстрациями, этот декрет остался только на бумаге.

ГЛАВА II

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В КИТАЕ

(Продолжение)

Третий период. Как уже указано в предыдущей главе, владельцами дорог, составлявших предмет концессии в собственном смысле этого слова, были иностранные правительственные или полуправительственные организации. Что касается коммерческих дорог, то и здесь контрагенты китайского правительства находились в тесной связи со своими собственными правительственными кругами,—больше того: пользовались практически монополией на официальную поддержку. В частности, со стороны Англии, соответствующие интересы которой были наиболее значительны, финансирование и контроль над постройкой железных дорог были сосредоточены в руках Гонконг-Шанхайского банка [1] и его „дочерних обществ".

Банк этот после своего основания находился некоторое время в контакте с руководящими германскими интересами. Однако, учитывая предстоящие прибыли от борьбы за концессии, банк уже в 1898 г. порвал с немцами и известил об этом британское правительство, обратившись с просьбой об установлении между ними более близких отношений. [2] Вскоре после того, как от правительства было получено соответствующее обещание, банк, совместно с крупнейшей британской фирмой на Дальнем Востоке „Жардин, Матесон и К°", организовал специальную железнодорожную комиссию „British and Chinese Corporation", которая с самого начала стала пользоваться практически монополией британской правительственной поддержки в деле истребования у Китая железнодорожных концессий. „От времени до времени,—говорит Оверлах, [3] цитируя „Far Eastern Review",—другие британские организации пытались получить опору в деле железнодорожного строительства в Китае, но каждый раз вынуждены были ретиро-

[1] Об организации этого банка см., между прочим, Middleton Smith, The British in China and Far Eastern trade, London, 1920 г., стр. 185 и сл. Банк имеет свою главную контору в Гонконге и директорами его неизменно состоят местные „тайпаны"—главы руководящих британских торговых домов, работающих в Китае. Гонконг-Шанхайский банк представляет собой важнейшее орудие экономического влияния британского империализма в Китае.

[2] Оверлах, цит. соч., стр. 47—48.

[3] Там же, стр. 48—49; работа другой крупной британской организации—Пекинского синдиката—лежала, гл. обр., в направлении горных разработок.

ваться с тяжелыми финансовыми потерями и оставить дело в руках неоспоримого контроля,—официальной коммерческой организации". Монополия синдиката,—добавляет тот же автор,—заключалась в исключительном праве на постройку железных дорог в пределах британской сферы влияния с исключением иных британских и тем более иностранных интересов.

Однако уже в первые годы XX столетия монополия этой и подобных ей организаций оказалась расшатанной. Погоня за концессиями в Китае приобретала все более интенсивные формы; рядом с организациями, пользовавшимися монополией, настойчиво появлялись другие капиталистические концерны их же национальности. Далее, усилилась конкуренция в международном масштабе; китайское правительство оказывалось перед лицом все новых и новых соискателей: на арене появилась Америка, которая не обладала собственными сферами интересов и покушалась на концессии в чужих сферах. Наконец, железнодорожным делом заинтересовался и туземный китайский капитал. В результате там, где раньше был один возможный контрагент, их появилось множество. Этот процесс привел к двум последовательным результатам большого значения: он сначала дал возможность Китаю, пользуясь соперничеством иностранных капиталистов, устранить из новых контрактов наиболее одиозные черты договоров предшествующего периода, а затем вынудил отдельные группы иностранного капитала к сговору между собой и к выступлению против Китая единым фронтом. Эти два явления, в совокупности с той борьбой, которая возникла между правительственными и провинциальными интересами за национализацию железных дорог, и составляют содержание третьего периода в истории китайского железнодорожного строительства.

Смягчение драконовских условий железнодорожных контрактов, помимо возросшей конкуренции между самими иностранцами, было вызвано еще и некоторым изменением самой политической обстановки как внутри Китая, так и на Дальнем Востоке вообще. Боксерское восстание, как-никак, послужило предупреждением, что Китай бывает способен выйти из своего состояния пассивности. Вместе с тем ход событий показал, что раздел Китая не стоит в порядке дня, а это, в свою очередь, вызвало необходимость несколько большей уступчивости по отношению к китайскому правительству, отношение которого к той или иной державе оказалось не лишенным значения. С другой стороны, заключение англо-японского союза и еще более русско-японская война остановили

наступление России на Дальнем Востоке и позволили Англии, которой эта русская агрессия представлялась особенно угрожающей, почить на лаврах и ослабить свой военно-политический нажим на Китай. [1] Все эти факторы выявились окончательно к 1907—1908 году, когда они и сказались в области железнодорожного строительства.

Пукоуские условия. Перелом в условиях иностранного контроля над железными дорогами выявился в связи с постройкой железной дороги Тяньцзинь—Пукоу и новые смягченные условия часто именуются „Пукоускими" (Pukow terms). Дорога эта была проектирована еще в 1897 г., и концессия на нее была выдана китайцу Юнь-Вингу, связанному с британскими финансовыми интересами. Тогда постройка не могла осуществиться вследствие противодействия немцев, претендовавших на монополию железнодорожного строительства в провинции Шаньдун, сквозь которую дорога должна была пройти. В итоге концессия была получена не первоначальными соискателями, а комбинатом германских (Deutsch-Asiatische Bank) и британско-французских (Chinese Central Railways) [2] интересов. Предварительный контракт был подписан 18/V 1899 г., [3] но заключение окончательного договора задержалось до 13/I 1908 г., [4] а окончание постройки имело место лишь в 1912 г.

Эта дорога была разделена на две секции: южную—британскую и северную—германскую. Договор 1908 г. предусматривал (ст. 1) выпуск займа в 5 милл. ф. ст. [5] из 5% на 30 лет. По сравнению с договорами предшествующего периода этот контракт содержит в себе следующие основные отличия:

1. Обеспечением займа служит (ст. 8 и 9) не сама дорога, остающаяся в неприкосновенной и необремененной собственности и под контролем китайского правительства, а особо оговоренные правительственные доходы от лицзина [6] и внутренних налогов в провинциях Чжили, Шаньдун и в г. Нанкине на общую сумму 3,7 милл. хайгуан-таэлей в год и от туземных таможен в провинции Цзянсу на сумму 100.000 хайгуан-таэлей в год. При

---

[1] Оверлах, цит. соч., стр. 45.
[2] О комбинировании этих интересов см. ниже.
[3] Текст B. I, 694.
[4] Текст B. I, 684.
[5] На тех же точно условиях 28/IX 1910 г. был предоставлен дополнительный заем в 4,8 милл. ф. ст. (текст см. B. I, 814).
[6] Особый сбор с товаров при их передвижении по китайской территории.

этом была присоединена оговорка, что в случае неуплаты или просрочки очередного годичного взноса управление этими источниками доходов временно переходит в руки китайских морских таможен. [1]

2. Вместо участия в прибылях дороги синдикат получил лишь 200.000 ф. стерлингов единовременно из сумм займа (ст. 20).

3. Постройка и управление дорогой должны были, согласно ст. 17, целиком находиться в руках китайского правительства. Для постройки соответственно северной и южной секций дороги правительство выбирает и назначает компетентных германского и британского инженеров, приемлемых для синдиката. В случае возражения со стороны последнего против кандидатур, должны быть приведены основания. Эти два инженера будут находиться под началом китайского управляющего директора. Вопросы назначения штата и определения его функций разрешаются управляющим директором по соглашению с подлежащим главным инженером, при чем в случае разногласия вопрос разрешается генеральным директором китайских железных дорог (т.-е. китайской стороной), решение которого является окончательным. По окончании постройки китайское правительство управляет обеими секциями, как одной дорогой, и назначает европейского главного инженера без сношения с синдикатом.

4. Что касается заказов и снабжения дороги материалами, то и по этому контракту (ст. 18) закупочными агентами (каждый для своей секции дороги) являются те же концерны, которые предоставляют капитал. За свою работу банк и компания получают комиссию в 5% со всех закупок. Это постановление обставлено, однако, целым рядом оговорок, ограждающих интересы дороги и Китая. Так: а) все важные заказы и поставки производятся через торги, организуемые китайской администрацией; б) эта администрация в праве не принимать поставленных ей синдикатом материалов, если они не соответствуют стандартному качеству; в) при желании администрация может производить закупки и помимо синдиката, однако с обязательной уплатой ему той же 5% комиссии; г) все документы, связанные с материальным снабжением, включая оригинальные фактуры, представляются для контроля китайскому директору и т. д.

---

[1] Эти последние, как известно, состоят под иностранным контролем.

5. Расходование сумм, необходимых для нужд постройки, находится в руках китайской администрации. Иностранный синдикат имеет право лишь последующего контроля над отчетностью (ст. 14).

Как видно из изложенного, разница между „пукоускими условиями“ и контрактами предшествующего периода очень значительна. В постройке и эксплуатации Тяньцзинь-Пукоуской дороги китайское правительство принимало уже вполне реальное участие, и дорога эта в значительной мере оставалась под его контролем.

Через два месяца после договора Тяньцзинь—Пукоу, 6/III 1908 г. с British and Chinese Corporation был на тех же, примерно, условиях заключен окончательный контракт о финансировании постройки дороги Шанхай—Ханчжоу—Нинбо [1] (заем в 1,5 милл. фун. стерл. из 5%).

В том же 1908 г. имели место два других события, направленных все в ту же сторону облегчения условий ж.-д. займов и восстановления контроля китайского правительства над его дорогами. Именно 13 апреля 1908 г. было заключено рабочее соглашение [2] (Working agreement) относительно Шанхай-Нанкинской дороги, которое внесло значительные изменения в статус этого предприятия. Именно контроль и наблюдение за работой дороги были правлением (в котором преобладают иностранцы) делегированы его китайскому председателю, носившему звание управляющего директора. Иностранный главный инженер был подчинен этому директору, который получил право участвовать в разрешении всех важных вопросов, получать от всех отделов дороги исчерпывающую информацию, контролировать заграничные заказы материалов, подписывать вместе с главным бухгалтером чеки, утверждать смету дороги и т. д.

С другой стороны, в том же году Китай воспользовался своим правом выкупа Пекин-Ханькоуской дороги и тем самым превратил ее в чисто китайское предприятие. С момента этого выкупа права иностранных кредиторов, вытекавшие из первоначального контракта, оказались прекращенными. Деньги, необходимые для выкупа, были получены частью путем внутреннего займа, [3] частью

---

[1] Текст В. I, 702.

[2] Текст В. I, 405.

[3] Проспект займа в 10 милл. мекс. дол. из 7% от 8/X 1908 г. — текст см. М. М. I, 752. В 1910 г. облигации этого займа на сумму 5 милл. дол. были куплены одной английской фирмой и на 2,5 милл. долларов японским Иокогама Спеши Банком. В 1912 г. большая часть остатка послужила обеспечением для займа у другой английской фирмы (см. В. I, 756; также 835).

путем займа в 5 милл. ф. ст. от Banque de l'Indo-Chine (французского) и Гонконг-Шанхайского банка [1] (британского). Держатели облигаций первого займа получили дополнительно право на известную часть чистой прибыли дороги, второй заем был обеспечен различными доходами китайского правительства (провинций Чжэцзян, Цзянсу, Хубэй и Чжили на сумму 4.250.000 хулинтаэлей в год), но ни в том, ни в другом случае кредиторы не имеют ни малейших контрольных прав на самую дорогу, которая остается целиком в управлении Китая. [2]

Хугуанский заем. Пукоуские условия нашли себе еще раз применение в другом крупном международном предприятии в так наз. Хугуанском ж.-д. займе. Соглашение о займе на постройку хугуанских [3] железных дорог было заключено с тройственной группой (германские, английские и французские интересы) 6 июня 1909 г. [4] Соглашение это вызвало бурный протест (вплоть до персональных телеграмм президента Тафта китайскому принцу-регенту) со стороны Америки, которая ссылалась, между прочим, на преимущественное право финансирования хунань-хубэй-сычуаньских линий, предоставленное американским совместно с английскими интересами в 1903 г. [5] В итоге тройственное соглашение должно было допустить участие американских интересов и превратиться в четверное. 23 мая 1910 г. четверное соглашение было оформлено применительно к хугуанскому проекту, [6] 10 ноября того же года оно приняло перманентный характер, [7] а 20 мая 1911 г. состоялось подписание окончательного соглашения. [8] Контрагентами китайского правительства явились: 1) с германской стороны—Германско-Азиатский банк, 2) с британской—Гонконг-Шанхайский банк, 3) с французской—Индо-Китайский банк и 4) с американской—банковская группа, в состав которой входили дом Моргана, Кун, Леб и Ко", 1-й национальный банк и Нэшионал Сити банк оф Нью-Иорк. Договор предусматри-

---

[1] Договор о займе в 5 милл. ф. стерл. зол. из 5% (потом $4^{1}/_{2}$%) —Текст см В. I, 747.

[2] Практически на дороге немало иностранных служащих, но они не пользуются никакими особыми правами, и удержание их на дороге зависит от доброй воли Китая.

[3] Хугуанское наместничество состояло из провинций Хунань и Хубэй.

[4] Текст В. I. 880.

[5] Нота 15/VIII 1903 г.; текст см. В. I, 885.

[6] Текст см. В. I, 886.

[7] См. ниже.

[8] Текст В. I, 866.

вает выпуск займа в 6 милл. ф. ст. (из 5%, сроком на 40 лет), который предназначался, помимо погашения небольшой оставшейся задолженности Китая американской компании, строившей было Кантон-Ханькоускую дорогу, на постройку следующих дорог: [1]

1) Учан—Иочжоу—Чанша—южная граница Хунаня (900 *км*) так назыв. Хубэй-Хунаньская секция дороги Кантон—Ханькоу.

2) Гуаншуй (Kuangshui)—Хубэй—Сянгайан (Hsiangyang)—Чин-Менчжоу (Ching-Menchow)—Ичан (600 *км*) и Ичан—Гуйчжоу (Сычуань)—300 *км*.

Условия займа в общем и целом соответствовали пукоуским в частности совершенно переписанной из Пукоуского контракта оказалась статья 17, касающаяся распределения компетенции между китайской администрацией и иностранными инженерами. Что касается национальности последних, то на Хубэй-Хунаньской дороге главный инженер должен был быть британской национальности, на линии Гуаншуй— Ичан—германской и на линии Ичан—Гуйчжоу—американской. Заем был обеспечен определенными провинциальными доходами и, подобно Пукоускому контракту, содержал (ст. 9) оговорку о том, что в случае неплатежа управление этими доходами передается морским таможням. Закупочными агентами для всей системы должны были явиться Br. and Ch. Corporation и Deutsch-Asiatische Bank (с обязательством равных преимуществ для материалов, происходящих из всех четырех стран). В Гуйчжоуфу (пров. Сычуань) проектированная система должна была связаться с проектированной же дорогой Гуйчжоуфу (Сычуань)—Чэнду, которая была предназначена для французского капитала. В действительности из всех этих планов реализовалась лишь незначительная часть. [2]

Национализация железных дорог в Китае. Переговоры о Хугуанском займе оказались тесно связанными с вопросом, который к тому времени приобрел большую остроту—именно с во-

---

[1] Из обмена писем от 26/IX 1913 г., 21/I и 23/I 1914 г. (B. I, 892 — 894) видно, что банки усиленно добивались разрешения на продление сычуаньской дороги до Ченду и хунаньской до Кантона. В ответ китайское правительство уведомило банки, что вопрос о первой дороге будет разрешен по соглашению с банками; что же касается второй, то в случае, если китайское правительство когда-либо найдет нужным изменить существующее положение с постройкой этой дороги Гуандунской акц. к-ией, оно обратится к тем же банкам.

[2] См. список жел. дор. Китая. (Приложение I). До настоящего времени построена линия Учан—Чачучжоуша. На линии Ханькоу - Ичан построена только насыпь (частично) ныне во многих местах разрушенная. Постройка третьей линии вообще не двинулась дальше составления технического проекта.

просом о судьбе провинциальных и частных железных дорог. Этот вопрос, в свою очередь, сыграл первостепенную роль в качестве непосредственного фактора китайской революции 1911 г.

С начала девятисотых годов в Китае появляется тенденция к самостоятельному железнодорожному строительству без иностранного капитала и даже без иностранных инженеров. Инициатива этого движения исходила от провинциальных интересов и одно время сопровождалась немалым национальным подъемом. Понимая, что железные дороги служат орудием захвата страны иностранцами, купцы и „джентри“ (под этим именем известна своеобразная социальная группа—нечто вроде деревенской интеллигенции,—связанная отчасти с землевладением, но еще больше с бюрократией и представляющая собой руководящий элемент деревенского населения Китая) в ряде провинций начали кампанию за предоставление жел.-дор. концессий чисто китайским предприятиям и за собирание необходимого капитала путем подписки среди китайского же населения. Первое такое предприятие появилось на Юге: фуцзянский купец Чанг-Ю-Нан еще в 1903 г. получил концессию на постройку дороги Сватоу—Чао-чжоу. Линия длиной в 26 миль была закончена в 1906 г. В 1905 г. была организована коммерческая администрация выкупленной у американцев южной секции дороги Кантон—Ханькоу. В следующем году образовалась компания с капиталом в 2,7 милл. кит. дол. (позже увеличен до 4,3 милл., из которых значительная часть дана китайцами, проживающими в Америке и в Гонконге), для постройки сининской железной дороги в южном Гуандуне от Цзянмына (Конгмуна) до Суньнина (в настоящее время выстроено 93 мили). Тогда же началась постройка дорог в провинциях Аньхуй (Уху—Гуандэчжоу), Чжэцзян и Цзянсу (Шанхай—Ханчжоу—Нинбо). В 1908 г. была образована китайская компания с капиталом в 28 милл. таэлей, и начата постройка линии Наньчан-Цзюцзян (Kiukiang) в провинции Цзянси (ныне выстроено 79 миль). Еще раньше, в 1907 г., началась постройка на частные средства (главным образом китайцев, живущих за границей) дороги Чжанчжоу—Амой в Фуцзяне (31 миля), и тогда же появилась Цицикарская узкоколейка (Маньчжурия). В 1910 г. началась постройка Хэнаньской ветки Тунгуан(Tungkuan)—Хэнаньфу и Сычуань-Ханькоуской дороги. [1] Помимо указанных, частными

[1] Mongton Chih Hsu, Railway problems in China, 1915 г., стр. 91.

провинциальными интересами был запроектирован ряд других железных дорог. Осуществлению этих проектов мешали отчасти недостаток капиталов, отчасти дефекты организации, приводившие к нередким панамам, отчасти политика центрального правительства, которое незадолго до революции встало на путь национализации частных железных дорог. Эта национализация, с точки зрения внутренних взаимотношений в Китае, диктовалась, повидимому, здоровыми государственными соображениями, но вместе с тем она явилась, с одной стороны, попыткой восстановить внутри страны авторитет центральной власти, поколебленный унижением перед иностранцами, а с другой—была непосредственным результатом нажима иностранных империалистов. Эти последние, навязывая Китаю свои займы под условием приобретения той или иной степени контроля над строящимися железными дорогами, тем самым вынуждали правительство аннулировать концессии, выданные на те же линии китайцам или перенимать на себя строящиеся китайцами дороги. Зависимость политики национализации от иностранного давления явствует из того факта, что интересы частных провинциальных компаний нередко приходили в столкновение именно с интересами иностранного капитала. Классический случай представляет собой, с одной стороны, история упомянутой выше дороги Шанхай—Ханчжоу—Нинбо, а с другой история Хуганского займа. Концессия на первую дорогу была выдана „British and Chinese Corporation“ еще в конце 90-х годов, но синдикат ничего не предпринимал. В соответствии с текстом соглашения это давало правительству право аннулировать договор, что и было сделано в 1903 г. Когда, однако, в сентябре 1905 г. право на постройку дороги было передано „провинциальным жел.-дор. бюро“ и двум организованным по их инициативе акционерным обществам (железнодорожные компании провинци Цзянсу и Чжэцзян), то англичане учинили очередной нажим и вынудили китайское правительство, несмотря на то, что у указанных выше китайских общества были достаточные средства на постройку дорог,[1] заключить внешний заем в 1,5 милл. ф. стерлингов и предоставить им известный контроль над дорогой.[2] Первое время этот кон-

---

[1] Средства эти были получены путем общественной подписки на акции, при чем около 40.000 акционеров были рабочие, фермеры и мелкие торговцы. Mongton Chih Hsu, цит. соч., стр. 97.

[2] См. выше, стр. 38—39.

троль был номинальным [1], но впоследствии эти провинциальные дороги перешли все же в казну, и вся линия оказалась подчиненной режиму, установленному контрактом о займе с последующими его ухудшениями (см. ниже).

Что касается Хугуанского займа, то он еще в ранней стадии переговоров вызвал колоссальное волнение в провинциях Хубэй, Хунань и Сычуань. Купечество, крупные землевладельцы и студенческие организации посылали бесчисленные протесты и предпринимали всевозможные шаги, чтобы не допустить постройки дорог центральным правительством под контролем иностранцев. Возбуждение это было направлено, в первую очередь, против иностранного капитала, но оно отражало собой и тот конфликт интересов, который давно уже назревал между провинциями и центральным правительством, между китайским населением и маньчжурской династией. Падение последней явилось, разумеется, результатом длительного и сложного процесса, но технически оно оказалось непосредственно связанным с политикой национализации жел. дорог и, в частности, с Хугуанским займом.

К тому времени, как переговоры о заключении окончательного соглашения с четверной группой близилось к концу, провинциальными кругами уже была начата постройка обеих дорог, о которых шла речь в этом соглашении. Статья 3 контракта 20/V 1911 г. обязывала китайское правительство взять на себя эти строящиеся дороги, которые должны были послужить основой всей Хугуанской системы. Очевидно, иностранцы требовали от центрального правительства проявления твердости его намерений, ибо всего за несколько дней до подписания окончательного контракта, а именно 9 мая 1911 г., был издан знаменитый императорский эдикт [2] о национализации всех железнодорожных магистралей. „Правительство,—указывалось в этом эдикте,—для успешного отправления своих функций, должно располагать магистралями, расходящимися во всех направлениях к государственным грани-

[1] Mongton Chih Hsü указывает, между прочим, что в период 1908—1913 г.г. суммы, предоставленные Британской и Китайской корпорацией по договору 1908 г. (1,5 милл. ф. стерл.) лежали без движения, и китайское правительство должно было платить по ним 5%, не имея возможности использовать их на что-либо другое, кроме постройки дороги, которая обладала уже достаточными капиталами. Больше того: правительству пришлось уплатить корпорации целых 250.000 дол. комиссии за закупки, которые делались помимо корпорации провинциальными компаниями. „Вот что значит вынужденный заем“,—горько прибавляет китайский автор.

[2] Текст см. В. I, 895.

цам. До сих пор методы строительства были неудачны, и не было определенного плана, в результате жел.-дор. администрация во всей стране пришла в беспорядок". Перечисляя неуспешность строительства в Гуандуне, Хубэе, и Сычуане, декрет продолжает: „Мы заявляем всей империи, что постройка магистралей должна быть в руках (центр.) правительства". Соответственно все начатые постройки подлежали на особых условиях передаче в казну. Постройка боковых линий могла продолжаться. Декрет этот оказался одним из последних актов маньчжурской династии, — он вместе с последовавшим за ним подписанием договора о Хугуанском займе до последней степени обострили давно назревший конфликт. Злоупотребления при выкупе частных жел.-дор. предприятий в Хугуанских провинциях и в Сычуане довершили дело.[1] В августе и сентябре 1911 г. революция разразилась в Сычуане, в октябре в Учане (Хубэй). Маньчжурская династия сошла со сцены. И если правы те, кто указывал, что ее падение было непосредственно связано с политикой иностранного капитала, который установил своего рода кредитную блокаду китайской центральной власти, то не менее верно, что одной из ближайших причин крушения явилась железнодорожная политика, предпринятая под давлением тех же иностранцев.

Однако в области железнодорожной политики республиканское правительство под давлением тех же обстоятельств—необходимости „собирать" государство и зависимости от иностранного капитала—и будучи к тому же связано договорными обязательствами своего предшественника, вынуждено было пойти по тому же пути. С одной стороны, в течение первых же лет республиканского режима был заключен ряд новых договоров с иностранными капиталистами о займах на постройку дорог; с другой —Юань-Ши-Кай продолжал политику своих предшественников в деле сосредоточения железнодорожного строительства в руках центрального правительства. Борьба этого правительства с провинциальными интересами, в частности, стремление его не допустить заключения

---

[1] Виллоуби (см. Foreign Rights and interests in China, 1920 г., стр. 558) дает следующую выдержку из статьи американца Стрэта: „Шен-Кун-Бао, министр путей сообщения, после подписания Хугуанского контракта принял меры к выкупу прав провинциальных компаний, скупив большую часть провинц. облигаций; затем, он, разумеется, предложил выкупить их по паритету. За остальные облигации, в которых он не был лично заинтересован, он удовольствовался предложением 60%. Результатом, разумеется, было восстание".

Подробнее и очень живое описание всей этой истории читатель найдет в книге Williams'a, China yesterday and to-day, New-York, 1923 г.

провинциями самостоятельных иностранных займов, сыграли свою роль в так называемой второй революции 1913 года и в дальнейших этапах внутренней борьбы. Тем не менее, именно республиканское правительство осуществило национализацию постройки дорог, вошедших в линию Шанхай—Ханчжоу—Нинбо,[1] дорог Хугуанских,[2] частной линии в Хэнане, которая, вошла как часть, в дорогу Лун-Хай (1912 г.) и некоторых других.[3]

ГЛАВА III

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В КИТАЕ

(Продолжение)

Четвертый период. Новый перелом в договорных условиях. Революция 1911 года открыла собой новый весьма бурный этап в истории Китая и на первых порах имела результатом скорее ослабление, чем усиление его международного положения. Равным образом имело место постепенное ослабление власти центрального правительства внутри страны. Это обстоятельство сыграло, вероятно, свою роль в том значительном ухудшении условий железнодорожного строительства, которое замечается во всех послереволюционных контрактах. Одной из причин этого регресса следует также признать постепенную консолидацию в международном масштабе иностранных капиталистических интересов, позволивших им противупоставить китайскому правительству большее единство взамен того разброда и соперничества, которое сказалось

---

[1] Соглашение с ж.-д. компанией провинции Цзянсу о выкупе ее секции было заключено в начале 1913 г. (В. I, 711): 14/II и 19/IX 1914 г. были заключены дополнительные договоры с Британской и Китайской корпорацией, устанавливающие: 1) выкуп упомянутой секции из суммы полученного в 1908 г. займа, 2) заключение нового займа в 375 тыс. фун. ст. для выкупа обеспеченного этой секцией японского займа временному правительству в Нанкине; 3) выкуп Чжэцзянской секции — из сумм займа 1908 г. (текст там же)

[2] Текст соглашения о выкупе Хугуанской секции дороги Кантон—Ханькоу неизвестен; соглашение о выкупе Ханькоу - Сычуаньской дороги заключено 2/XI 1912 г. (текст см. В. I, 896).

[3] Финансовые обязательства правительства в связи с национализацией всех этих частных линий составили первоначально 43.268.159 кит. долларов, из коих на 31/XII 1922 г. оставалось непогашенным 34.325.630 кит. долларов (См. приложение III). Список оставшихся частных железных дорог см. приложение I.

ко времени заключения контракта Тяньцзинь-Пукоу.[1] История этой консолидации заслуживает того, чтобы на ней остановиться.

Напомним, что уже Тяньцзинь-Пукоуская дорога явилась результатом объединения капиталистов нескольких национальностей — конкретно английских, германских и отчасти французских интересов. Еще в 1898 г. указанное выше (см. стр. 21) соглашение английского и германского банков установило, что проект этой дороги будет предпринят ими совместно. В дальнейшем, в целях устранения конкуренции, англичане пошли на известное соглашение с французами. Именно 2 октября 1905 г. между тремя британскими компаниями Британская и Китайская корпорация, Пекинский синдикат и Yangtze Valley Company, с одной стороны; французским синдикатом, руководимым Banque de l'Indo-Chine, — с другой, и британской же компанией Chinese Central Railways — с третьей, было заключено соглашение,[2] коим эта последняя компания, которая явилась впоследствии участником договора о Тяньцзинь-Пукоуской дороге, была превращена в англо-франко-бельгийское предприятие (с преобладанием все же британских интересов). Когда этих соглашений оказалось, видимо, недостаточно, и конкуренция не прекращалась, процесс интернационализации финансирования железнодорожного строительства в Китае пошел дальше. 6 июня 1909 года было подписано предварительное соглашение о Хугуанском займе, а ровно через месяц, 6/VII 1909 г., между теми же тремя группами, которые участвовали в этом соглашении — британской (Бр. и Кит. корпорация и Chinese Central Rlys C°), французской (синдикат крупнейших французских банков во главе с Banque de l'Indo-Chine) и германской (группа 15-ти мощных банков, представленная синдикатом Deutsch-Asiatische Eisenbahngesellschaft был заключен договор,[3] отчасти предвосхищающий в сфере жел.-дор. строительства те принципы, которые в 1913 г. привели в области

[1] То обстоятельство, что Китаю удалось добиться такого успеха при заключении этого контракта, имело своей ближайшей причиной соперничество между немцами и англичанами, которым китайцы искусно воспользовались во время переговоров. Капиталистические организации не переставали возмущаться „наглыми требованиями Китая“ и усиленно эксплуатировали то обстоятельство, что при постройке дороги довольно быстро обнаружилась крупная панама.

[2] Текст В. I, 534. Chinese Central Railways представляла собой первоначально объединение Брит. и Кит корп-ции и Пекинского Синдиката. Соглашение это как будто бы фактического значения не возымело.

[3] Текст В. I, 833.

общих финансов к образованию первого консорциума. Именно сказанные организации условились (ст. 3), что все жел.-дор. займы, предоставляемые которой-либо из них центральной или провинциальным властям Китая или под гарантию этих последних, подлежат равномерному распределению между тремя группами. Такое же распределение должно иметь место в области заказов и снабжения дорог материалами (ст. 11). Согласно ст. 12-й, концессии, полученные Chinese Central Railways, исключены из сферы действия соглашения, но в каждой из этих концессий к северу от Янцзы германская группа получает $^1/_3$ интересов, тогда как эта группа, со своей стороны, уступает той же компании $^2/_3$ интереса в германских концессиях.

10 ноября 1910 г. тот же договор был заключен еще раз, но уже с присоединением американской группы, во главе с Морганом, т.-е. как четверное соглашение.[1]

Оба эти договора не могут быть поняты иначе, как реакция против Пукоуских условий, и особенно против возможных дальнейших претензий со стороны китайского правительства. Действительно, идентичная по содержанию ст. 10 обоих соглашений гласит: все предложения по части жел.-дор. займов могут быть делаемы китайским властям на условиях, которые содержат в себе следующий минимум иностранного контроля:

а) Назначение главного инженера на дороге кредиторами или с их одобрения.

б) Фонды, полученные от займа, пока они непосредственно не потребуются для постройки, должны находиться под контролем кредиторов на условиях не худших, чем содержащиеся в предварительном соглашении о Хугуанском займе 6/VI 1909 г.

в) Ведение отчетности производится и финансовый контроль осуществляется иностранным главным бухгалтером, утверждаемым кредиторами.

Предъявление этой программы-минимум указывает на тенденцию иностранцев путем сговора и устранения конкуренции вновь вынудить китайское правительство к принятию более тяжелых условий. Тенденция эта не успела сказаться при заключении Хугуанского договора (в виду специфической обстановки, ему сопутствовавшей), но она реализовалась позднее в связи с рево-

[1] Текст см. В. I, 828; соответственно изменено распределение долей в концессиях, полученных Chinese Central Railways, а равно германскими или американскими интересами.

люцией и особенно в связи с образованием шестерного (а после выхода Америки — пятерного) консорциума, который представлял собой попытку монополизирования в руках мощного синдиката, составленного из пяти национальных групп, всего иностранного финансирования Китая в области общих финансов.[1]

Контракты предвоенного и военного времени. В 1912—1914 гг. иностранцы добились от Китая ряда ухудшений в условиях, содержавшихся в предшествующих контрактах. Так, к договору о Хугуанском займе обменом нот от 1 и 3 марта и 12/IX 1913 г. были сделаны, между прочим, следующие добавления: 1) ограничено хранение фондов в китайских банках; 2) введено прямое обеспечение займа строющимися дорогами и их имуществом;[2] 3) ревизоры, назначаемые кредиторами, вправе налагать „вето“ на ассигновки; 4) во главе материальной службы дорог ставится иностранец; 5) финансовый контроль со стороны иностранцев вообще усилен. Как видно из текста этой переписки,[3] банки ставили подписание этого дополнительного соглашения условием перевода в Китай фондов, полученных от займов. Аналогичное ухудшение имело место в отношении дороги Шанхай—Ханчжоу—Нинбо: при подписании договора 19/IX 1914 г. о выкупе Чжэцзянской секции из сумм, полученных от займа,[4] кредитор добился вместе с тем (ст. 4) назначения по соглашению с ним не только британского главного инженера, но британского же начальника отдела коммерческого движения (traffic manager), начальника службы тяги, начальника материальной службы и главного бухгалтера (последний к тому же получал (ст. 5) право подписывать чеки совместно с китайским директо-

[1] Группы эти суть английские (во главе с Гонк.-Шанх. банком), французская (во главе с Индо-Китайским банком), германская (во главе с Германско-Азиатским банком), русская (во главе с Русско-Азиатским банком) и японская (во главе с Иокогама-Спеши Банком).

Текст соглашения шести банковских групп (с участием америк.) от 18/VI 1912 г. см. В, II 1021. Необходимо отметить, что действие этого соглашения распространялось, в отличие от нового консорциума, только на административные займы, но не на промышленные или железнодорожные (Willoughby, Foreign rights and interests in China, 1920 г., стр. 500), и что поэтому влияние его на условия жел.-дор. строительства было лишь косвенное — в связи с укреплением единого фронта иностранного капитала против Китая.

[2] Гарантия эта установлена „временно“ пока китайское правительство не докажет, что доходы от лицзина—первоначальное обеспечение займа — не сократятся, и что они будут в пределах достижения центральной власти. Очевидно, к этому времени уже начался процесс фискальной эмансипации провинций от Пекина.

[3] См. В. I, 888—892.

[4] См. выше. Текст В. I, 715.

ром). Дальнейшее усиление британского влияния на дороге было обеспечено тем обстоятельством, что „в интересах экономии“ китайский директор и служащие должны были быть отныне общими для этой дороги с дорогой Шанхай—Нанкин, на которой иностранный контроль проявлялся гораздо сильнее.

Та же регрессивная тенденция наблюдается в новых контрактах. Уже заключенный 2/X 1909 года договор[1] с британскими и американскими интересами о финансировании постройки трансманьчжурского пути Цзиньчжоу (Chinchow)—Айгун (о котором нам еще придется много говорить в другой связи) содержит в себе довольно жесткие условия, в частности, прямое обеспечение займа самой дорогой и эксплуатация ее смешанным обществом со вхождением в него китайских, американских и британских интересов. Далее, 24 сентября 1912 года с франко-бельгийским обществом Compagnie Générale des chemins de fer et des tramways en Chine[2] был заключен известный контракт на постройку железной дороги Лун-Хай, который послужил затем прообразом других контрактов того же периода, и на котором следует остановиться подробнее.

Упомянутая компания еще в период „битвы за концессии“ заключила договор о постройке линии Кайфын—Хэнань. Ст. 23 этого договора[3] предоставляла обществу опцион на иностранное финансирование продления дороги до Сианьфу (Шэньси). После революции этот план продления был одобрен китайским министерством, и начались переговоры. Бельгийцы пользовались при этом полной поддержкой как Франции, которая была непосредственно заинтересована, так и России, которая вообще работала в контакте с бельгийскими банками и которая к тому же рассчитывала связать проектируемую линию со своими средне-азиатскими дорогами и получить таким образом новый путь для проникновения в сердце Китая. Китайское правительство, в этих переговорах, разумеется, не могло согласиться на условия первоначального контракта, которые, как мы указывали, характеризовались отнятием у Китая реальной власти над дорогой, и выдвигало Пукоуские условия; компания, в свою очередь, пыталась по воз-

---

[1] Текст В. I, 800. Соглашение между иностранными интересами (британская фирма Паулинг и америк. группа) там же, 802.

[2] Общество это имело свою резиденцию в Брюсселе, но, как и другие бельгийские компании в Китае, оно контролировалось французскими финансистами. См. выше, стр. 20.

[3] См. выше, стр. 20 и 24.

можности вернуться к прежним условиям. В результате подписанный 24/IX 1922 г. контракт[1] явился компромиссом между теми и другими—между контрактами второго и третьего периодов.

Контракт этот устанавливает продление дороги Кайфын—Хэнань на запад до Ланьчжоу (столица Ганьсу) и на восток до морского побережья в Хайчжоу в сев. Цзянсу (отсюда название Лун-Хай). Прежний контракт подлежит аннулированию (ст. 4), и дорога Кайфын—Хэнань (так же, как и провинциальная линия в провинции Хэнань, подлежавшая выкупу) входит в состав новой дороги и управляется на основе договора 1912 г.[2] В предисловии к последнему указывается, что компания согласна отказаться от участия в прибылях (обусловленного контрактом на дорогу Кайфын—Хэнань). Компания предоставляет заем в 250 милл. франков (из 5%, по рыночной цене за вычетом 6% комиссии, сроком на 40 лет), обеспеченный самой дорогой и ее имуществом, при чем в случае неплатежа компания может полностью использовать свои залоговые права (ст. 7). Все суммы, необходимые на постройку, расходуются совместно китайским деректором и иностранным главным инженером (ст. 13). Что касается управления дорогой, то, согласно ст. 16, Китай назначает генерального директора, которому подчиняется иностранный главный инженер (бельгиец или француз, назначаемый по соглашению с компанией), и который осуществляет высшее руководство. Главный инженер (по соглашению с директором) вырабатывает планы, направляет и руководит постройкой, заказывает необходимые материалы и т. д. Наем иностранных служащих производится компанией по плану, „утвержденному директором“, который имеет право отвода, и который самостоятельно подбирает китайский штат. В этом договоре мы опять встречаем оговорку о том, что китайцы м о г у т быть принимаемы на службу, „если они достаточно компетентны“, при чем они подвергаются главным инженером предварительному экзамену. Равным образом повторена оговорка ранних контрактов о том, что иностранный инженер должен считаться с китайскими обычаями и пр., —этой оговорки не было в контрактах третьего периода, так как положение иностранной администрации по этим контрактам было в достаточной мере подчиненным по отношению к китайской. Добавим еще, что, по новому договору, китайский

---

[1] Текст В. Н, 977.

[2] Насколько можно судить, однако, дороги эти все еще управляются раздельно.

директор может только предлагать увольнение иностранных служащих, но главный инженер не обязан соглашаться („поскольку отсутствуют достаточные основания“).

По окончании постройки, согласно ст. 19, управление и руководство эксплуатацией ее остается „исключительно“ в китайских руках. Однако главный инженер и бухгалтер должны быть французами или бельгийцами и назначаются совместно компанией и китайским директором дороги, а технический штат назначается директором совместно с главным инженером (решающее слово принадлежит китайскому министру путей сообщения). Ассигновки подписываются и финансовый контроль осуществляется совместно китайским директором и иностранным главным бухгалтером.

В области снабжения монопольным агентом является компания. Французские и бельгийские материалы получают преференцию. Заказы, однако, подлежат утверждению китайского директора, и все крупные закупки производятся путем торгов.

Все споры по договору разрешаются между китайским правительством и компанией по соглашению (ст. 21).

Сравнение только что описанных условий с условиями, с одной стороны, контракта на дорогу Кайфын—Хэнань или Шанхай—Нанкин, а с другой—договора о Тяньцзинь-Пукоу (см. выше) дает достаточное представление о характере принятого компромисса.

Чтобы покончить с юридическим статусом этой дороги, нужно, забегая вперед, указать, что 1/V 1920 г. было заключено дополнительное соглашение [1] с той же франко-бельгийской компанией и с нидерландским синдикатом [2] о дополнительном займе в 150 милл. франков и 50 милл. голландских гильдеров [3] из 8% для устройства морского порта в Хайчжоу и для достройки крайней восточной секции дороги (от моря до пересечения с линией Тяньцзинь-Пукоу). Управление дорогой попрежнему регулируется контрактом 1912 г., но на упомянутой крайней восточной секции учреждается отдельная администрация, подбираемая голландским синдикатом и подчиненная главному инженеру; при снабжении этой секции пользуются предпочтением материалы голландского происхождения.

Дорога Лун-Хай имеет для Китая совершенно исключительное значение не только потому, что по ее постройке она

[1] См. В. д. 25, 330—331.

[2] Нидерландской К° портовых работ, действующей от своего имени и от имени нидерландского синдиката для Китая.

[3] В то время гильдер составлял примерно 2 шиллинга.

представит собой длиннейшую во всем Китае широтную магистраль, но и потому, что эта магистраль—единственная, имеющая выход к морю в пункте, который не является открытым портом, не имеет иностранных концессий и не находится под иностранным влиянием. Понятно поэтому, что китайское правительство было готово пойти на значительные уступки лишь бы получить средства для постройки этой дороги. Тем не менее, условия, обеспеченные бельгийцами по контракту Лун-Хай, были затем более или менее полностью перенесены в другие контракты предвоенного времени. Контракты эти суть:

1) 22/VII 1913 г. соглашение с французской и бельгийской компаниями о постройке дороги Датун (на линии Пекин — Суйюань)—Чэнду [1] (Сычуань)—около 960 миль.

2) 14/XI 1913 года соглашение с Chinese Central Railways о постройке линии Пукоу—Синьян (на Пекин-Ханькоуской дороге) около 300 миль [2].

3) 21/I 1914 г. соглашение с китайско-французским банком Banque Industrielle de Chine о постройке дорог от Ямчжоу (Jamthow Гуандунь) через Наньнин, Бай-сэ (Poseh) и Син-и (Schingyi) до Юньнаньфу и оттуда до Чунцина (Сычуань) [3].

4) 31/III 1914 г. соглашение с Британской и Китайской корпорацией о займе для выкупа провинциальной железной дороги в пров. Аньхуй (в соседстве с Уху) для постройки дорог Нанкин—Наньчан (с ветками на Уху и Гуандэчжоу) и Наньчан-Пинсян [4].

5) 25 июля 1914 г. — соглашение с британской фирмой Паулинг и К° о постройке дороги от пункта на р. Янцзы против

[1] Текст В. II, 1042. В этом договоре китайское правительство взяло на себя, между прочим, обязательство выкупить частную железную дорогу Тун-Пу.

[2] Текст В. II, 1068. Линия эта должна была строиться как чисто британское предприятие, хотя иностранная компания, как известно, представляет собой комбинацию британских и французских интересов. Контрольные условия в этом контракте все же несколько более благоприятны, чем в договоре Лун-Хай; так, например, ст. 16 содержит декларативное заявление, что „постройка и контроль над дорогой будет целиком находиться в руках (vested entirely in) китайского правительства". В остальном, однако, режим управления дорогой примерно тот же.

[3] Текст В. II, 1099.

[4] Текст В. II, 1113. Названная система должна была инкорпорировать (и, стало быть, подчинить иностранному контролю) также китайскую правительственную дорогу Чжучжоу-Пинсян (см. ниже).

Шаши до Сии-и в пр. Гуйчжоу с веткой от Чандэ (Changte) до Чанша (Хунань)—всего около 800 миль [1].

Для полноты этого списка нужно добавить, что обменом нот от 31 декабря 1913 [2] года Германия обеспечила предоставление германскому капиталу финансирования (и связанного с ним контроля — на условиях, как прямо оговорено, контракта Лун-Хай [3]—железных дорог: а) Гаоми (на Шаньдунской железной дороге)—Ичжоуфу—Ханчжуан (Hanchwang), впоследствии измененный на Сюйчжоу (провинция Цзянсу) и б) Цзинаньфу—пункт на Пекин-Ханькоуской дороге близ Шуньдэ. Далее к этому же периоду следует отнести договоры, заключенные на тех же примерно условиях: в) 27/III 1916 г. с Русско-Азиатским банком—о постройке дорог Харбин—Сахалян и Мергень-Цицикар (Маньчжурия) [4] и г) 17/V и 29/IX 1916 г. и 30/VI 1917 г. с американской фирмой Симс-Карей о постройке целой сети железных дорог, протяжением в 1.500 миль (впоследствии сокращено до 1.100 миль). [5] Этот последний контракт, между прочим, характеризовался уже рядом черт, свойственных только периоду борьбы за концессии; так, концессионер на срок договора (50 лет) получает 25% (потом изменено на 20%) чистой прибыли и, кроме того, имеет огромную комиссию в 8% с цены постройки. Неудивительно, что американский посланник в Китае, Рейнш, определил эту концессию, как самую выгодную, какая когда-либо была предоставлена иностранцам в Китае. [6]

Весь этот огромный договорный материал остался практически мертвой буквой. За исключением контракта Лун-Хай, [7] ни на

[1] Текст В. II, 1130. Предварительное соглашение было заключено еще 18/XII 1913 года (В. II, 1146). Между прочим, иностранная фирма получает по этому договору комиссию в 7% со стоимости постройки (тогда как раньше обусловливалось не более 5%).

[2] Текст см. М. М. II, 1095.

[3] С добавлением принципа наибольшего благоприятствования по сравнению с будущими контрактами.

[4] Текст В. II, 1268.

[5] Тексты М. М. II, 1313—1323. Первоначально были намечены к постройке следующие линии: Хэнчжоу (Хунань)—Нань-нин (Гуанси); Фынчен (Fengcheng) (Шаньси)—Нинся (Ганьсу); Нинся—Ланьчжоу; Цюнчжоу—Лэ-хуй (Гуандун) и Ханчжоу—Вэньчжоу (Чжэцзян). В дальнейшем, однако, конкретное содержание этой концессии беспрерывно менялось—отчасти вследствие того, что американцы постоянно забирались в чью-либо чужую сферу железнодорожных интересов, что вызывало протесты со стороны владельцев этой сферы. Последним соглашением от 30/VI 1917 г. намечены лишь две дороги от линии Пекин—Ханькоу до Чэнду (Сычуань) и от Чжучжоу до Баоцина (Paoking) (Хунань).

[6] Paul S. Reinsh, An american diplomat in China, 1922 г., стр. 213.

[7] И на этой дороге работа шла чрезвычайно медленно.

одной дороге не начиналась серьезная постройка и даже не был выпущен заем.[1] Причиной явились отчасти борьба между самими иностранными интересами (в частности в отношении дороги Цзиньчжоу—Айгун и проекта Симс Карей), отчасти противодействие со стороны местных китайских властей и населения, отчасти наступление мировой войны, парализовавшей всякое инвестирование со стороны европейских стран, наконец, немалую роль сыграла гражданская война и беспорядки в самом Китае.

Если оставить в стороне: а) давно аннулированный план дороги Цзиньчжоу—Айгун и б) германский проект дорог Гаоми—Сюйчжоу и Цзинаньфу—Шуньдэ, который также, разумеется, прекратил существование в связи с потерей Германией всех своих трактатных и концессионных прав в Китае, то современное юридическое положение остальных проектов следует признать довольно неопределенным. Формально соответствующие договоры как будто бы продолжают связывать обе стороны,[2] и в списке железных дорог Китая, составленном китайским правительственным бюро экономической информации,[3] мы находим все эти линии в отделе „железные дороги, на постройку коих заключены договоры". Равным образом они фигурируют в том же отделе списка железных дорог, помещенного в China Yearbook 1925/26 г. Далее, в конце марта 1925 г. пекинская пресса сообщала о том, что в китайских правительственных кругах обсуждается вопрос об аннулировании контракта с Banque Industrielle de Chine,[4] из чего следует, что он пока считается действительным. При всем том, договоры эти поросли уже мхом, и ни та ни другая стороны не имеют, видимо, намерения их форсировать. В пекинской газете „Чен-Бао" в апреле текущего года мы находим сообщение о том, что предполагается, наконец, приступить к постройке дороги Датун—Чэнду,

---

[1] Вовсе не были выпущены займы на дороги Цзиньчжоу—Айгун, Нанкин—Хунань, Датун—Чэнду (см. соотв. места у Мак-Мюррея). В связи с дорогой Ямчжоу—Чунинн был получен лишь аванс в 32 с лишним милл. фр.; еще меньшие авансы на предварительные расходы были получены в связи с договором Пукоу-Синьян и проектом Русско-Азиатского банка. Что касается постройки, то согласно China Yearbook 1925/26 гг. (стр. 336 и след.) на всех этих дорогах вместе сделаны лишь следующие работы: был начат сооружением пукоуский конец линии Пукоу—Синьян и произведена разведка двух линий из проекта Симс-Карей. Ныне все это, разумеется, оставлено.

[2] Поскольку, впрочем, данный контрагент связан договором о консорциуме (см. ниже), он должен был бы в случае реализации контракта допустить его интернационализацию

[3] Приложение № 25 к „Chinese Economist Monthly" за 1925 г.

[4] „Far Eastern Times" 30 III 1925 г.

для чего министерству путей сообщения поручено начать переговоры с бельгийской компанией. Сомнительно, чтобы эти переговоры (которые пока еще не ведутся) держались в рамках условий прежнего контракта. Наиболее правильное решение, по нашему мнению, заключается в признании за указанными дорогами некоторой отрицательной силы: они, вероятно, затруднили бы китайскому правительству выдачи концессий на те же дороги кому-либо иному, кроме первоначального контрагента, который может ссылаться на формально действующий договор.

ГЛАВА IV

НОВЫЙ КОНСОРЦИУМ

Международная политическая ситуация в Китае после войны. Мировая война, как сказано, имела, между прочим, своим последствием фактическую приостановку ж.-д. строительства в Китае. Иностранные державы и иностранный капитал оказались занятыми в другом месте, и в результате предвоенные и немногочисленные военные контракты остались, как мы видели, мертвой буквой. С другой стороны, мировая война и русская революция внесли значительное изменение в политическую ситуацию в Китае. Германия оказалась вычеркнутой из списка империалистических держав в Китае, Россия вышла из него и вследствие гражданской войны и по доброй воле, но зато колоссально усилилась роль Японии, у которой во время мировой войны оказалась полная свобода действий в Китае. Германское ж.-д. наследство в Шаньдуне еще в 1914 г. перешло в японские руки; японцы проявили также значительную активность в деле железнодорожного строительства и вообще капиталистического проникновения в Маньчжурию (об этом см. ниже), [2] а история предъявления 21-го требо-

---

[1] Рейнш (An american diplomat in China, стр. 239) отмечает, однако, что прекращение всех ж.-д. построек во время войны причинило Китаю колоссальный ущерб, т. к. он тем временем должен был попрежнему платить огромные проценты по займам. В связи с этим Рейнш замечает, что Китай был бы совершенно прав, если бы он признал аннулированным британскую концессию Пукоу—Синьян и даже Хугуанский договор—за невыполнение иностранными капиталистами своих обязательств.

[2] Все, что касается японской акции в Маньчжурии, выделено нами в отдельную главу, см. гл. VI.

вания в 1915 г. показала, что Япония решилась использовать сложившуюся для нее в Китае ситуацию для извлечения максимальных выгод. С другой стороны, обнаружившаяся к концу войны очевидная мировая гегемония Соед. Штатов увеличила вес последних в Китае, как и во всем мире, несмотря на то, что в деле капиталистического проникновения в эту страну Штаты не обнаружили серьезного продвижения.

Эти политические перемены привели, таким образом, к значительному **обострению** наличных противоречий в международно-политической обстановке на Дальнем Востоке и в Китае. Осознав свой экономический и политический вес и свое значение в сфере мировой политики, Соединенные Штаты тем менее проявляли готовность мириться с молниеносным проникновением Японии в Китай, которое угрожало в конечном счете и финансово-коммерческим[1] и политико-стратегическим интересам Америки. Действительно, японская экспансия должна была бы привести в будущем к закрытию для американского капитала дверей Китая, — тех самых дверей, для удержания которых открытыми Америка столько сделала за последние 25 лет. С другой стороны, в отдаленной перспективе предвиделось полное присвоение Японией части китайской территории, создание ею мощной материковой империи, превращение ее в первоклассную мировую державу, что не могло бы не явиться угрозой американским владениям на Тихом океане и даже, быть может, ее собственному западному побережью.

Все эти опасения могут быть признаны преувеличенными, но они должны были возыметь определенное действие. С окончанием войны американская политика — с большей или меньшей степенью активности — стала направляться если не на изгнание Японии из Китая, то, по крайней мере, на ограничение ее дальнейшего продвижения. Вместе с тем возросли и соответственные американские требования в отношении Китая.

---

[1] В области торговли специфические послевоенные условия равным образом должны были привести к усилению американской активности в Китае. „Для продолжения благосостояния Соединенных Штатов, — замечает Эльридж (Trading with Asia, предисловие, стр. VI, 1921 г.), — существенно необходимо, чтобы были открыты новые рынки для замены тех стран, с которыми мы раньше торговали, но чья действительная покупательная способность сократилась в результате войны. Американские промышленники должны вывозить большие количества их продуктов, чем в настоящее время, для того, чтобы полностью использовать оборудование, которое было расширено для удовлетворения спроса последних семи лет и для того, чтобы американские рабочие могли сохранить тот американский уровень жизни, которым мы справедливо гордимся“.

В силу особенностей международно-политического и экономического положения Америки эта политика быстро приняла форму организации международного воздействия. И в прежнее время Америка имела ту же тенденцию к „интернациональному кооперированию", что объяснялось отчасти ее экономической значимостью, отчасти слабостью ее военных сил и вытекавшим отсюда предпочтением таскать каштаны из огня чужими руками, отчасти, наконец, стремлением противопоставить руководимую ею международно-экономическую акцию милитаристским авантюрам отдельных держав. После войны финансово-капиталистическая гегемония Америки и несомненная зависимость от нее европейских держав, кредитором коих она является, сугубо обеспечивали ей руководящее положение в любой международной комбинации, в частности, связанной с Дальним Востоком. Облечение собственных американских целей в форму международного действия диктовалось, таким образом, как всей предшествующей историей, так и послевоенной ситуацией. Мы видели позднее блестящий успех этого метода на Вашингтонской конференции, на которой Америка без труда добилась двух своих главных для того момента целей—разрыва англо-японского союза и вытеснения Японии из Шаньдуна.

Образование консорциума. В сфере железнодорожной политики американская тенденция к „интернациональному кооперированию" под руководством Америки привела к пересмотру и усилению тех связей, которые уже существовали в данной области между капиталистическими интересами различных национальностей. Надо заметить, что в области железнодорожного строительства антияпонская политика Америки осложнялась давнишним тяготением к захвату под свой контроль китайского железнодорожного строительства, как основы и регулятора всего хозяйственного развития страны. Путем интернационального кооперирования в области этого строительства Америка рассчитывала сразу добиться двух целей: с одной стороны, „сократить" Японию, успехи которой в этой важнейшей области китайской экономики—да, пожалуй, и политики — были бы сведены на нет необходимостью делиться с остальными великими державами, а с другой стороны, осуществить, наконец, тот международный, т.-е. американский, контроль над железными дорогами Китая, к которому Америка так давно стремилась, и тем самым довести свое экономическое и политическое влияние в Китае до максимума.

Отсюда, равно как и от аналогичных стремлений в области финансов, появилась идея нового консорциума, представлявшего в отличие от старого попытку интернационализации (а следовательно, американизации) на будущее время не только сферы административных, но и железнодорожных финансов Китая. Консорциум этот с самого начала явился американским детищем, и Америка неизменно доминировала в нем.

История консорциумов—первого и второго—показывает, как зигзагообразно развитие политики, хотя бы даже она была столь стационарной и твердой, как политика американского капитала. Еще в 1908—1919 гг. государственный секретарь Нокс выдвинул проект „интернационализации“ железных дорог в Маньчжурии (о нем будет еще речь ниже, см. гл. VI). Тот же Нокс добился участия Америки в Хугуанском займе. В дальнейшем именно Америка, в лице своего генерального консула в Мукдене, Стрэта, проявила инициативу и приняла руководящее участие в создании первого консорциума, который — в особенности до вступления в него Японии и России—был в первую очередь делом американских рук. Однако в 1913 году администрация Вильсона публично и официально выразила свое осуждение „дипломатии доллара“ и заставила американскую группу выйти из консорциума. Это было сделано вовсе не потому, что Америка желала вести какую-либо самостоятельную политику или действительно пренебрегала дипломатией доллара, [1] а просто из нежелания Соединенных Штатов компрометировать свою либеральную репутацию (из каковой репутации они извлекают значительные финансово-коммерческие выгоды в Китае) участием в таком откровенно бесстыдном и грабительском деле, как реорганизационный заем. В конце и после войны, однако, в Соединенных Штатах усилились открыто империалистические тенденции; с другой стороны, в Китае царил хаос; наконец, организация нового консорциума сама по себе, казалось, не носила столь компрометирующего характера, как реорганизационный заем. Все это позволило Вашингтону совершить крутой поворот, и в 1918 году Штаты сами проявили инициативу в деле переор-

[1] Дипломатия доллара была определена Виллардом Стрэтом, как „логичное проявление нашей национальной мощи и правомерное стремление Соед. Шт. занять более важное место за совещательным столом народов. Эта политика имеет целью не только защищать существующие коммерческие и иные интересы, но и очистить дорогу тем, кто еще их не имеет, но кто будет их иметь“ (Оверлах, цит. соч., стр. 215). Именно такова политика Америки в южно-американских государствах, и Вильсону нечего было благочестиво вертеть носом.

ганизации старого консорциума (с исключением Германии и России, но с участием Америки) на новых началах. 8—9 июля 1918 г. состоялся обмен писем между инициативной американской банковской группой (включавшей в себя те же крупные банки во главе с Морганом, которые участвовали в Хугуанском займе и в консорциуме 1913 г.) и государственным департаментом, который гарантировал этой группе полную поддержку и одобрил организацию нового консорциума. [1]

Эта организация потребовала значительных усилий и длительной переписки (которая—что весьма характерно—велась в дипломатическом порядке между самими правительствами), [2]—ибо Япония стремилась во что бы то ни стало исключить из сферы действия консорциума Маньчжурию и Монголию, которые она рассматривает как сферу своих исключительных интересов. Именно этого, однако, Америка не могла и не хотела допустить. В результате стороны согласились на том, что вне сферы консорциума остаются только Южно-Маньчжурская жел. дор. со всеми ее наличными ветвями, а также линии Сыньминьтун — Мукден, Гирин—Чанчунь и проектированные японцами еще в 1918 г. железные дороги Сыпингай—Таонаньфу, Чанчунь—Таонаньфу, Гирин—Хуйнин и Кайюань—Гирин (о них см. гл. VI). Договор о новом консорциуме [3] был подписан 15 октября 1920 года между Гонконг-Шанхайским банком, Индо-Китайским банком, Иокогама Спеши банком и несколькими американскими банками, каждый из которых (а американские банки все вместе) является представителем банковской группы своей национальности [4] Договор содержит в себе, между прочим следующие пункты, представляющие интерес с точки зрения вопроса о жел.-дор. строительстве: 1) В введении указывается, что правительства четырех заинтересованных держав обязались предоставить каждое своей национальной группе полную и исключительную поддержку, так что в случае возникновения соперничества в деле получения прав на выпуск какого-либо займа консорциум будет поддержан всем авторитетом четырех указанных

[1] „Far Eastern Review“ (Шанхай) от февраля 1923 г. замечает (стр. 93): „американская группа (консорциум) в полной степени является органом государственного департамента“.

[2] Опубликовано полностью в Д, стр. 324—356.

[3] Текст там же, стр. 357.

[4] Каждая такая группа обнимает практически все сколько-нибудь значительные финансовые интересы данной страны в Китае, но, разумеется, консорциум формально не связывает капитал других национальностей—бельгийской, голландской и др.

держав. 2) Согласно ст. 2, сфера действия договора обнимает все существующие или будущие соглашения, связанные с выпуском (за границей) публичных займов для китайского правительства, его департаментов, для провинций Китая, для частных компаний, принадлежащих или контролируемых китайскими властями, как равно и займов, предоставленных кому бы то ни было, если они гарантированы центральным правительством или провинциальными властями. Под займами в данном случае имеются в виду не только так называемые административные, но и жел.-дор. (и промышленные), кроме, впрочем, существующих соглашений, относящихся к предприятиям, реализация которых успела значительно продвинуться вперед. 3) Согласно ст. 3, в каждом таком займе, кто бы ни был первоначальным кредитором, каждая из четырех групп получает равную долю участия, в каковой доле они участвуют также в предварительных авансах в счет любого из вышеупомянутых займов (с правом, разумеется, для каждой из сторон отказаться от своего участия, предоставляя тем самым свободу остальным).

Еще до подписания этого договора, 28 сентября 1920 г., правительства четырех держав официально нотифицировали Китай о предстоящем образовании консорциума и—как сказано в ноте во избежание недоразумений—о том, что каждое из них обязалось оказывать своей группе и всему консорциуму в целом полную поддержку.[1]

28 мая 1923 г. в связи с нападками на консорциум совет этого последнего счел нужным выступить с резолюцией[2], в которой характеризовались основные принципы его политики и опровергались различные обвинения, к нему предъявленные. Резолюция эта определяет политику консорциума, как „замену международного соперничества международным сотрудничеством в экономических и финансовых делах Китая". Главы четырех групп рассматривают эту политику, как воплощение принципов вашингтонских соглашений и начала „открытия дверей". Они утверждают, что „консорциум является главным и чуть ли не единственным барьером, ограждающим Китай от возвращения держав к политике его расчленения и разграничения в нем сфер интересов".

Если оставить в стороне содержащуюся здесь поэзию, то нужно признать, что задача консорциума в сфере жел.-дор. строительства

[1] Текст см. Д. 324—325.
[2] Текст см. Ж. 809.

действительно заключается в том, чтобы в этой области, как раньше того в области общих государственных займов, устранить почти что всякую конкуренцию, а следовательно, дать возможность иностранным соискателям концессий вынуждать у китайского правительства любые условия. В самом деле, если бы китайское правительство, не договорившись с консорциумом по вопросу о финансировании постройки какой-либо железной дороги, попыталось сговориться на более благоприятных для него условиях с независимой финансовой организацией, то, во-первых, у него было бы мало шансов найти такую организацию, ибо все крупные финансовые концерны четырех важнейших стран входят в состав консорциума, а во-вторых, если бы он ее и нашел, на него было бы оказано сильнейшее дипломатическое давление, которое практически вынудило бы его отказаться от попытки обойти консорциум. Этот последний оказывается, таким образом, полным монополистом как в деле финансирования железнодорожного строительства в Китае, так и в отношении финансирования Китая вообще и, господствуя над его финансами, должен, по мысли его основателей, приобрести и исключительное политическое влияние—практически стать чем-то вроде международного конкурсного управления по делам Китая.[2] Этого рода функции—при условии, разумеется, приличной завесы—в высшей степени отвечают амбициям некоторой части американского капитала (возглавляемой как раз фирмой Моргана).

Последствия. Истекшие пять лет обнаружили, однако, всю ошибочность подобного рода представлений. Консорциум отсюда не стал неофициальным правительством Китая — в действительности его влияние на китайские дела свелось к чисто отрицательному моменту: консорциум неудачно пытался навязать Китаю свои условия, но, не успев в этом, ограничился по существу ролью пробки, застопорившей какое бы то ни было внешнее финансирование Китая. За последние годы Китай—вначале, благодаря консорциуму, а в дальнейшем скорее, пожалуй, в силу естественного хода вещей — вовсе не мог получить никаких иностранных кредитов общих или иных.[2] Публичные кредитные операции китайского правительста ограничились внутренним

---

[1] Кроме секретных, разумеется, и кроме деятельности Японии в Маньчжурии, о чем ниже.

[2] Ср. „Консорциум будет иметь власть кошелька в своих руках и поэтому станет реальным правительством Китая“. Russell, The problem of China, 1922 г., стр. 162.

рынком, а консорциум, как таковой, совершенно потерял значение. В упомянутой выше резолюции совета консорциума 1923 года, последний приписывает себе заслугу „приостановки непродуктивного занятия денег за границей и поощрения внутренних займов". Это утверждение следует признать по существу правильным, (хотя и слегка преувеличенным, т. к. не один консорциум играл здесь роль), но ведь совершенно очевидно, что цели консорциума при его создании отнюдь не ограничивались подобной филантропией.[1]

Причины неудачи консорциума вкратце могут быть определены так: 1) развивавшееся за последние годы в Китае национальное движение делало для всякого китайского правительства невозможным заключение займов на унизительных и тяжелых условиях, подобных довоенным; с другой стороны, процесс милитаристской дезинтеграции Китая и непрерывная гражданская война и беспорядки сугубо побуждали иностранных — а особенно американских и британских—капиталистов настаивать на всякого рода „гарантиях", „контроле" и т. д., которые представлялись им тем более необходимыми, что эвентуальный контрагент, — центральное китайское правительство,—не имело реальной власти даже в пределах собственного столичного округа; создавшееся таким образом противоречие оказалось неразрешимым. 2) Более того: для растущего национального самосознания Китая самая идея опекающего страну международного банковского объединения должна была явиться неприемлемой и вызвать бурное возмущение, боязнь которого мешала консорциуму осуществить что-либо положительное.[2] 3) Ход внутренней борьбы в Китае привел к полной эмансипации от центра провинциальных и вообще местных китайских властей, возглавляемых милитаристами. Совершенно оче-

[1] Впрочем, в последнее время английские и американские капиталисты в самом деле склонны из необходимости сделать заслугу. Ср. следующий отрывок из речи англ. министра иностр. дел Чемберлена, произнесенной им 18 июня 1925 г. в палате общин в связи с событиями в Китае: „Возьмите пример: банковский консорциум. Каждая клика, находящаяся у власти в Китае, в любой момент готова заложить рессурсы этой страны лишь бы получить деньги. Консорциум предупредил соперничество иностранных держав, заинтересованных в Китае... Консорциум сам по себе не заключил никаких сделок и ничего не выиграл для себя, но он воспрепятствовал множеству нежелательных соотношений и, таким образом, благодаря своей отрицательной позиции сохранил в неприкосновенности рессурсы Китая до момента действительного возрождения Китайской республики".

[2] В апреле 1915 г. в британской палате общин был задан вопрос, известно ли правительству о существовании в Китае предубеждения против консорциума, с которым Китай не желает иметь никакого дела. В своем ответе Чемберлен вынужден был признать, что ему об этом хорошо известно.

видно, что контролировать финансы двух дюжин генералов несравненно сложнее, чем иметь дело с одной центральной властью. 4) Со времени падения кабинета Тераучи Япония, против которой объективно консорциум был направлен, от методов агрессии (пример — 21 условие) перешла к гораздо более гибкой политике сращивания с определенными фракциями и административными группировками Китая; ее методы финансирования также стали более гибкими и менее уловимыми как для общественного мнения Китая, так и для международного контроля.

В результате консорциум не достиг (по крайней мере, полностью) и своей второй задачи, — он не вытеснил Японию из Маньчжурии и не остановил ее дальнейшего продвижения в этот край, осуществляемого с помощью и под прикрытием прислуживающей Японии маньчжурской администрации.

Все сказанное полностью относится и к области железнодорожного строительства — особенно, скажем мы, к этой области, так как в ней отрицательная роль самого консорциума, по общему отзыву, сказалась сильнее, чем где бы то ни было. [1] Послевоенный период явился в той же степени, как и военные годы, эпохой почти полного застоя в железнодорожном строительстве: строительство за все последнее пятилетие ограничивается небольшими продлениями двух-трех существующих линий (конкретно см. след. главу). Отчасти в этом повинны общие условия, на что не перестают указывать сторонники консорциума. [2] Но не может быть сомнения, что позиция и даже самое существование консорциума сыграло здесь значительную роль, и что, не будь этого учреждения, Китаю удалось бы все же, используя конкуренцию, получить на более или менее приемлемых условиях капитал для постройки столь необходимых для него путей сообщения. [3]

---

[1] Железнодорожные займы отличаются от общих административных тем, что они в меньшей степени несут риск, связанный с политической обстановкой, и, стало быть, меньше от нее зависят.

Кроме того, в области ж.-д. финансов легче найти способ обеспечения, который был бы приемлем как для кредиторов, так и для Китая.

[2] Американская газета в Шанхае „The China Press“ от 7 января 1925 г. находит, напр., что никакая сила на земле не может заставить частных инвесторов вложить при настоящих условиях что бы то ни было в китайские ценные бумаги (имеются в виду железнодорожные обязательства).

[3] „В области развития путей сообщ. наблюдается полный крах,—пишет „Far Eastern Times“ (Пекин) от 17 января 1925 г.,—и так оно останется, пока не будет устранена основная причина этого краха — соглашение о новом консорциуме. Консорциум представляет собой главное препятствие всем крупным промышленным предприятиям в Китае и, в частности, делает невозможным постройку железных дорог (там же, № от 23 февраля 1925 г.).

Само собой разумеется, что современное положение вещей отнюдь не устраивает иностранных капиталистов. Достаточно провести параллель между последним пятилетием и пятилетием 1911—1916 г.г. с его рядом крупнейших ж.-д. контрактов, чтобы понять разницу. Не только со стороны китайцев, но и со стороны иностранных капиталистов консорциум и та официальная поддержка, которую ему оказывают державы, вызывают критику и протесты: в прессе и в деловых кругах против консорциума ведется целая кампания, имеющая целью ограничить его функции, как в 1913 г., политическими займами и предоставить ж.-д. строительство свободной конкуренции. До сих пор официальные круги Англии и Америки не поддавались этой оппозиции. Япония, со своей стороны, не имеет оснований жаловаться, ибо она отлично обходит поставленные ей рогатки. Дело, однако, в том, что осенью текущего 1925 г. кончается пятилетний срок действия договора о консорциуме, и возникает вопрос о его продлении—и тут-то оппозиция может оказаться победившей. В случае невозобновления договора, ж.-д. строительство Китая должно будет вступить в новую фазу.

ГЛАВА V

ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ В ИСТОРИИ КИТАЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ[1]

Строительство. Как мы только что указывали, образование нового консорциума вкупе с другими условиями свело железнодорожное строительство в Китае к совершенно незначительным размерам. Строительство это, поскольку оно совершалось при участии иностранного капитала, связано прежде всего с двумя контрактами, заключенными до подписания договора о консорциуме: именно с договором 1919 г. с (британским) Пекинским синдикатом о продлении дороги Даокоу—Цинхуа до Мынсяня на Желтой реке

[1] В этой главе мы касаемся только двух моментов: договорных отношений и постройки. В другом месте нам придется говорить о тех весьма важных фактических переменах, которые имели место в области **контроля** над существующими железными дорогами, но которые не нашли себе пока отражения в договорах.

(60 *км*)[1] и с уже упомянутым договором 1920 г. с франко-бельгийскими и голландскими компаниями о дополнительном займе для постройки дороги Лун-Хай.[2] Постройка первой из этих дорог задержалась, и пока начаты только земляные работы; постройка второй продолжается более оживленным темпом. (В настоящее время восточная секция дошла до Хайчжоу; западная оканчивается в Шаньчжоу, и идут переговоры с местными властями о ее дальнейшем продолжении).[3]

Кроме того, в 1922 году бельгийские капиталисты предоставили Китаю заем на продление Пекин-Калганской дороги (см. ниже), а в 1921 г. у Британской и Китайской корпорации были получены 2 милл. китайских долларов и 500.000 фунтов стерлингов на сооружение второй колеи на участке Таншань—Шанхайгуан Пекин-Мукденской дороги (закончено)[3] и на окончание ветки в 133 километра от Цзиньсянь (Chin Hsien) до Чаояна (Chao Jang), ныне построено 112 *км* до угольных копей в Пей-Пяо.[4]

Из дорог, на которые были также предоставлены займы, под постройкой все еще числится Ханькоу-Сычуаньская (одна из Хугуанских линий), но она практически находится в бездействии.[5]

Что касается постройки дорог китайским правительством на свои собственные или на частные китайские средства, то стремление к такой постройке возникло очень давно, но она затруднялась и затрудняется отсутствием достаточных собственных капиталов, а в последнее время и общими неблагоприятными условиями. Первая такая постройка началась еще в 1899 г. с помощью

---

[1] Утвержден президентским мандатом 25 ноября 1920 г.; текст неопубликован; суммарное содержание см. Ж, 346; из него явствует, что новая дорога будет находиться на том же положении, что и линия Цинхуа—Даокоу.

[2] „Chinese Economic Bulletin“ № 211 от 7 марта 1925 г. и № 229 от 11 июля 1925 г.

[3] По сообщениям прессы („Far Eastern Times“, Пекин, от 20 марта 1925 г.) Чжан-Цзо-Лин собирается на собственные средства провести вторую колею на секции Шанхайгуан—Чинчоу.

[4] З. 331.

[5] В этой связи нужно еще упомянуть о знаменитом договоре Касселя. Договор этот (текст его см. Millard, The Conflict of policy in Asia, стр. 489 и след.), датируемый 23 апреля 1920 г. предоставлял английским капиталистам на необычайно льготных условиях исключительные права по разработке недр и по проведению железных дорог в 25—30 уездах провинции Гуандун. Права эти должны были осуществляться через специальное общество, некоторое участие в котором было для виду предоставлено и китайскому правительству. Содержание договора стало известно в начале 1921 года и вызвало резкую оппозицию, в частности, со стороны Сунь-Ят-Сена, благодаря усилиям которого проект оказался проваленным. Ненависть англичан к кантонскому революционеру и его последователям датируется именно со времени этой истории.

американских инженеров—она должна была соединить угольные копи Пинсяна (Цзянси) с Чжучжоу (Хунань) на берегу притока Янцзы, откуда уголь мог следовать на Ханьянский завод. Дорога была закончена постройкой в 1902 г. Далее, в 1905 г. китайское правительство приступило к постройке—своим собственным капиталом (чистый доход Пекин-Мукденской дороги) и собственными техническими силами—дороги от Пекина на северо-запад. Первая секция в 134 мили до Калгана была закончена в сентябре 1909 г.; в апреле 1915 г. дорога была доведена до Дажунфу, в сентябре до Фынчена (266 миль от Пекина). Постройка продолжалась и дальше, дойдя в апреле 1921 г. до Суйюань (по имени которого дорога теперь называется) и в феврале 1923 г. до Баотоу (Paotow). Проектируя дальнейшее продление до Нинся, китайское правительство в виду скудности собственных средств должно было все же в октябре 1922 г. заключить упомянутый выше договор о займе в 4 мил. ф. ст. с бельгийским обществом Société belge d'entreprises en Chine; под этот заем был получен аванс в 800.000 ф. ст., но постройка пока почти не продвинулась.[1] В сентябре и октябре 1925 г. велись переговоры с бельгийскими капиталистами о новом авансе.

Помимо того, самостоятельное китайское железнодорожное строительство происходило во многих провинциях, но нигде пока не было доведено до конца. Земляные работы (постройка насыпи) для железных дорог явились одной из естественных форм общественных работ для пострадавших от бесчисленных бедствий (голода, засухи, наводнений), испытываемых то тем, то другим районом Китая—в таком порядке были, между прочим, построены насыпи для дороги в Чжили (Шицзячжуан—Цанчжоу), в Шаньдуне (Вэйсянь—Чжифу) (Chefoo) и в некоторых других местах. Дальше этого, однако, дело не пошло.[1] Кроме того, газеты чуть ли не ежедневно сообщают о решении провинциальных или центральной властей[2]

---

[1] По недавним сведениям, мин путей сообщ. собирается в ближайшем будущем достроить линию в Чжили, пользуясь тем, что собственники расположенных вдоль нее рудников готовы субсидировать постройку. Подвижной состав и служащие будут взяты либо с Пекин-Ханькоуской, либо с Тяньцзинь-Пукоуской дороги („Chines. Economic Bulletin“, № 203 от 10/I 1925 г., стр. 13).

[2] Из многих проектов этого рода заслуживают быть отмеченными те, которые связаны с развитием ж. д. путей к северо-востоку от Пекина. По последним сведениям (газета „Peking and Tiendsin Times“ от конца августа) Чжан-Цзо-Лин предпринимает сейчас постройку ветки (часть ее уже закончена) длиной в 60 *км* от одной из станций Пекин-Мукденской дороги до Туньляо (Tungliao), далее линию от Чаояна (Chaoyang) до Сифына (Tsifeng) и наконец линию Пекин—Жэхэ (Jehol).

начать постройку различных линий, но, насколько можно судить, ни в одном случае вопрос не вышел из стадии проектирования.

Если в области нового строительства последнее пятилетие представляется, таким образом, мало содержательным, то зато в течение этого времени к Китаю вернулась одна из концессионированных дорог—Шаньдунская, и к его выгоде радикально изменился статус другой иностранной концессии—Китайской Восточной железной дороги.

Возврат Шаньдунской дороги. Железная дорога Циндао—Цзинаньфу в Шаньдуне, представляющая собой германскую концессию, была (вместе с арендованной территорией Цзяо-Чжоу) еще осенью 1914 г. захвачена Японией и даже оккупирована японскими войсками (как указано выше, германский гарнизон стоял раньше только в Циндао и в арендованной зоне). Китай требовал возврата своей территории и дороги, но Япония, разумеется, не имела намерения выпускать свою добычу из рук, и с тех пор вопрос о судьбе Шаньдуня—понимая под этим как Цзяо-Чжоу, так и все бывшие германские права и интересы в этой провинции—стал одним из самых болезненных в области внешних отношений Китая. В 1915 году, в результате предъявления 21-го требования, Китай был вынужден подписать „договор о Шаньдуне“,[1] ст. I которого содержит обязательство Китая признать всякое решение, которое состоится между Японией и Германией насчет бывших прав последней в Шаньдуне (включая и права на железную дорогу). Со своей стороны, Япония обменом нот, приложенных к тому же договору, обязалась было на определенных условиях вернуть Китаю арендованную территорию Цзяо-Чжоу. Позднее, в 1917 г., учитывая свое монопольное положение во время войны и зависимость от нее европейских союзников, Япония заключила с последними ряд секретных договоров,[2] коими обеспечивала за собой все германское наследство в Шаньдуне. Одновременно, пользуясь, между прочим тем, что к власти в Китае пришли ее ставленники—аньфуисты—Япония продолжала укрепляться во владении этим наследством и даже расширяла его; так, в октябре 1917 г. японцы заявляют об учреждении в зоне железной дороги гражданской

---

[1]) Текст В. II, 1216 и след. Подробная история у Милларда, Our Eastern Question (1916 г.), стр. 87—146, также Виллоуби, цит. соч., стр. 381—407. G. L. Wood, The twenty one demands (1921 г.) и др.

[2] В. II, 1167 и сл., также Рессель, цит. соч., стр. 135 и след.; Виллоуби, цит. соч., стр. 397 и сл., и Миллард Conflict of policy in Asia (1924 г.).

администрации, которой не было у немцев;[1] далее, 24-го сентября 1918 г. состоялось соглашение—никогда, впрочем, не ратифицированное Китаем—об установлении в будущем совместного японо-китайского управления Шаньдунской дорогой,[2] и тогда же было подписано другое соглашение с тремя японскими банками—о займе на постройку тех двух дорог в Шаньдуне: Гаоми—Сюйчжоу и Цзинань—Шуньдэ, которые в 1913 г. были обещаны немцам[3] (см. выше).

Между тем, весной 1917 г. началась кампания по вовлечению Китая в войну. Соединенные Штаты, побудившие Китай сначала к разрыву дипломатических сношений с Германией (14 марта 1917 г.), а затем и к объявлению войны (14 августа 1917 г.), поддерживали в Китае надежду на возвращение всего, что было потеряно в 1914 и 1915 г. г., в частности, Цзяо-Чжоу и Шаньдунской дороги. Китайское общественное мнение приняло эти обещания всерьез. Тем сильнее было возмущение и негодование, когда на Версальской конференции оказалось, что Япония успела себя гарантировать, и что Китай ничего не добился. Версальский договор (ст. ст. 156—158)[4] передал все германские права в Шаньдуне—и в том числе права на дорогу—не Китаю, а Японии. Общественное мнение в Китае было возбуждено до крайности, и под его давлением китайская делегация отказалась подписать договор. Вопрос о Шаньдуне и о Шаньдунской дороге остался, таким образом, висеть в воздухе.

Америка, которая тоже, как известно, не подписала Версальского договора, решила в соответствии со своей общей антияпонской политикой исправить свою ошибку 1917 и 1919 г.г. Вопрос о Шаньдуне был поставлен хотя и не на самой Вашингтонской конференции, но одновременно с нею, сепаратные переговоры велись по этому вопросу между Японией и Китаем под непосредственным давлением Соед. Штатов, которые перетянули на свою сторону и Англию,—и в результате 4 февраля 1922 г. был подписан японо-китайский договор, дополненный впослед-

---

[1] Williams, China yesterday and to-day, 1923 г., стр. 507.

[2] Обмен нот, текст В. II, 1445. Там же указывалось, что дорога будет охраняться китайской полицией под начальством японских офицеров.

[3] Текст В. II, 1450. Этот заем принадлежит к числу „Нишихаровских займов“, послуживших простым средством финансирования японских ставленников. Под этот заем, в частности, аньфуисты получили 20 милл. иен. Этот договор считается действующим, но права Японии перешли к консорциуму.

[4] Текст В. II, 1488. Официальные документы, относящиеся к обсуждению вопроса о Шаньдуне на Верс. конференции, см. Д. 705 и след.

ствии соглашениями 28 марта, 1 декабря и 5 декабря того же года,[1] которые вернули Китаю как арендованную территорию, так и дорогу—последнюю под условием уплаты суммы ее первоначальной стоимости с добавлением всех понесенных Японией издержек. Чрезвычайно интересно следующее: Китай предложил уплатить эту сумму наличными, но Япония, потребовав „сохранения известного интереса на дороге“,[2] в конце концов добилась желаемого: выкуп дороги совершается по договору путем выдачи Китаем Японии казначейских обязательств на сумму 40 милл. иен сроком на 15 лет, при чем на этот срок (досрочное погашение займа разрешено только через 5 лет) директор коммерческого движения (traffic manager) и главный бухгалтер дороги должны быть японскими подданными (назначение их, впрочем, сохраняется за китайским правительством, они подчиняются китайскому управляющему дорогой и могут быть увольняемы им же „по разумным основаниям“).[3]

То обстоятельство, что Япония так упорно добивалась сохранения за собой этих, на первый взгляд, скромных прав контроля над дорогой, показывает, какое политическое значение придается иностранными империалистами участию в управлении китайскими дорогами, и лишний раз служит доказательством лживости обычных утверждений о том, что участие в контроле диктуется, будто бы, только финансовыми интересами.[4] В данном случае финансовые интересы заведомо отсутствовали; напротив, Япония явно принесла их в жертву, чтобы хоть на несколько лет сохранить то или иное административное отношение к Шаньдунской дороге.

Договор о Шаньдунской дороге был ратифицирован в июне 1922 г., японские войска были выведены из ж.-д. зоны еще 9 мая того же года, дополнительное соглашение заключено 5 декабря 1922 г., а сама железная дорога передана 1 января 1923 г.[5] В какой степени на этой дороге осуществляется ныне

---

[1] Подробная история переговоров и тексты у Милларда, Conflict of policy in Asia (1924 г.), стр. 440 и сл.; также E. 1133—1195. Нужно подчеркнуть, что из всех элементов шаньдунского вопроса наиболее трудным оказался как раз вопрос о дороге, который для японцев представлял наибольшее значение и по которому они дольше всего упирались.

[2] Williams, China yesterday and to-day (1923), стр. 520; также E. 1142.

[3] В договоре имеется курьезная оговорка, что Китай только через $2^1/_2$ года может назначить японскому директору движения китайского помощника.

[4] Ср. заявление американца Стрэта (цит. у Оверлаха, стр. VIII): „Контроль над ж. дорогами означает известные финансовые меры предосторожности, направленные на охрану фондов, полученных от займа“.

[5] Japan, Yearbook 1924—25 г.г.

японский контроль,—сказать очень трудно.[1] В течение последних двух лет на дороге не прекращается междоусобная борьба между различными кликами в среде китайской администрации. В начале текущего 1925 года борьба эта выразилась, между прочим, в стачке всех служащих и рабочих против части администрации, назначенной Пекином (стачка прошла под лозунгом „Шаньдун для шаньдунцев“); позднее нередко та или другая часть администрации оказывалась под арестом. Более чем вероятно, что во всей этой кутерьме не обходится без японской руки, но положительных к тому доказательств не имеется.

Перемены на КВжд. Выше, описывая первоначальный статус Китайской Восточной железной дороги, мы указывали, что китайское правительство, хотя и назначало председателя общества дороги (пост этот, как сказано, с 1901 г. по 1917 г. был вакантным), но в действительности не имело к ее управлению никакого отношения. Положение должно было измениться в связи с революцией в России, которая внесла полный переворот в русскую политику на Дальнем Востоке и которая сразу и в резкой форме отмежевала Советскую Россию от противостоявших Китаю империалистических держав. В первые годы после Октябрьской революции результаты этой последней на Дальнем Востоке сказались, впрочем, главным образом, в форме ослабления русского влияния, как такового. В пограничной Китаю Сибири шла гражданская война, появлялись и падали различные белые правительства, в большей или меньшей степени служившие агентами иностранного империализма и неспособные, конечно, при всем желании, оказывать на Китай тот нажим, которым славилось царское правительство. Притом Китай формально участвовал в международной интервенции в Сибири, что тоже не могло прибавить белогвардейцам престижа. С другой стороны, с Советской Россией у Китая дипломатических сношений не было, и советское влияние на Дальнем Востоке еще не давало себя знать. В итоге, после падения Колчака Китай весной 1920 г. решил самостоятельно вмешаться в управление дороги, находившееся в то время в руках махровых белогвардейцев. В связи с рабочими волнениями на дороге, китайское правительство уволило управляющего доро-

[1] Ниже будет показано, что фактически иностранный контроль на жел. дор. Китая,—кроме некоторых специальных случаев,—за последние годы в значительной мере ослабел, но Япония обладает в Китае средствами, которые отсутствуют у других держав, и к ней это относится в наиболее слабой степени.

той знаменитого генерала Хорвата и назначило трех китайских членов правления.[1] Это вызвало протест со стороны так называемого реорганизованного правления Русско-Азиатского банка,[2] которое претендовало на принадлежность ему дороги, а равно со стороны поддерживавшего банк французского правительства. Как уже указано выше, дорога представляла собой по существу чисто государственное предприятие, была построена целиком на государственные средства и так наз. парижский „Русско-Азиатский банк“, не имел даже в своем распоряжении ни единого документа, устанавливающего его права на дорогу.[3] Тем не менее, с одной стороны, под давлением французского правительства, а с другой стороны, в сознании невозможности предпринять что-либо решительное в отношении дороги без согласия ее настоящего хозяина— Советского правительства, Китай пошел на компромисс и 2 октября 1920 года заключил с так наз. Русско-Азиатским банком „дополнительное соглашение к контракту на постройку и эксплоатацию КВжд“,[4] коим временно, до урегулирования вопроса о признании Китаем русского правительства, устанавливался новый порядок управления дорогой. Китайское правительство получило право назначения, кроме председателя, еще четырех (из девяти) членов правления, двух (из пяти) членов ревизионной комиссии и помощника управляющего дорогой. КВжд была признана коммерческим предприятием, и служебные вакансии подлежали справедливому делению между китайцами и русскими.

Этот временный режим существовал на дороге вплоть до осени 1924 г. История советско-китайских отношений и переговоров, с которыми были связаны дальнейшие судьбы дороги, не входит, конечно, в рамки настоящей работы. Здесь достаточно указать, что после долгого периода неофициальных отношений и после длительных переговоров, успеху которых иностранные империали-

---

[1] См. Д. 652 и сл.

[2] Русско-Азиатский банк был национализирован в общем порядке декретом Советского правительства и, следовательно, перешел со всеми его отделениями в собственность государства. Однако его заграничные отделения не подчинялись этой национализации, организовали в Париже, вопреки уставу, самозванное правление и до сих пор ведут незаконное самостоятельное существование. Вопрос о их судьбе должен будет встать при переговорах с Францией, которая их поддерживает.

[3] Акции о-ва дороги с самого начала находились в „залоге“ в госуд. банке, где они и оставались после революции; все, что „Русско-Азиатский банк“ мог предъявить на последующих собраниях акционеров с-ва,—это дореволюционное удостоверение о том, что эти акции хранятся в Петрограде.

[4] Текст Б. 266 и сл.

сты изо всех сил стремились воспрепятствовать, 31 мая 1924 г. был, наконец, заключен с пекинским правительством договор, который содержит в себе, с одной стороны, основные принципы будущего режима дороги, имеющего быть установленным на предстоящей китайско-советской конференции (ст. IX), а с другой — соглашение о временном, впредь до решения этой конференции, порядке управления. В связи с внутренним положением в Китае для реализации этого соглашения потребовался второй договор — с мукденской администрацией[2] (маршал Чжан-Цзо-Лин), каковой и был подписан — с некоторыми отступлениями от пекинского текста — 20 сентября 1924 г., после чего в октябре того же года дорога перешла, наконец, под смешанное и паритетное советско-китайское управление.

Тексты обоих соглашений (в части, касающейся КВжд) читатель найдет в приложении II. Здесь достаточно указать, что те значительные уступки, которые сделаны со стороны СССР Китаю, ныне пользующемуся на паритетных началах участием в управлении дорогой, представляют собой вполне естественный и добровольный вывод из той общей позиции, которую Советские Республики с самого начала заняли по отношению к Китаю, как и к другим восточным народам, борющимся за свое освобождение, как равно и из факта действительной дружбы к китайскому народу и поддержки Китая в борьбе с общим врагом — международным империализмом.[3]

---

[1] Текст Ж. 1192 и сл.

[2] Текст З. 797 и сл.

[3] К сожалению, нельзя не отметить, что в вопросе о КВжд, как, впрочем, и во многих других, СССР и Китай не остались предоставленными самим себе. В следующей главе нам придется говорить о роли японского правительства в Маньчжурии. Японское влияние ни на одну минуту не переставало сказываться на взаимоотношениях советской и китайской части администрации КВжд., из коих последняя в большей или меньшей степени руководится директивами извне. Результатом явилась целая серия конфликтов на дороге,—конфликтов, чужеродное происхождение которых нетрудно проследить и которые значительно дезорганизовали нормальную работу новой администрации.

Несмотря на все это, истекший год деятельности нового управления дороги обнаружил поразительные успехи. Валовой доход повысился, себестоимость понизилась; чистый доход последнего года на 2 с лишним миллиона превысил сумму чистого дохода за оба предыдущих года вместе. Задолженность дороги составлявшая (по главнейшим кредитам в обезличенных знаках) на 1 октября 1924 г.—10.532.451 упала к 1 сентября 1925 г. до 3.302.056, а наличность денежных средств (в китайских долларах) возросла с 636.948 до 6.385.534. За 1924—25 г. чистый доход с пудо-версты поднялся в 1½ раза и коэффициент эксплуатации (отношение расходов к валовому доходу) составил в 1924—25 г. 50,4, вместо 67,8 в предыдущем году. (Общие финансовые результаты работы дороги—примечание к стр. 98).

ГЛАВА VI

ЯПОНСКОЕ Ж.-Д. СТРОИТЕЛЬСТВО В МАНЧЖУРИИ

Выше нам пришлось касаться японского проникновения в Шаньдун, которое началось оккупацией Цзяо-Чжоу и Шаньдунской дороги и закончилось возвратом Шаньдуна Китаю. Какие бы надежды Япония ни связывала в период 1914—1923 г.г. с этой провинцией, несомненно, что ее важнейшие интересы всегда локализировались в другой области Китая—Маньчжурии и соприкасающейся с ней восточной, Внутренней Монголии.[1] Здесь сосредоточены важнейшие японские предприятия: железнодорожные, промышленные и иные, здесь Япония наиболее сильна политически и экономически, и здесь она ведет наиболее активную работу. Железнодорожное строительство в Маньчжурии, будучи непосредственно связано с этой японской деятельностью, имеет свою собственную, отличную от строительства в остальном Китае историю и заслуживает самостоятельного рассмотрения.

Портсмутский мир и соглашения 1907—1909 г.г. До русско-японской войны Маньчжурия в ее целом представляла, как мы уже указывали в одной из первых глав, сферу специальных интересов и влияния России. В области железнодорожной из этого обстоятельства вытекали: а) соглашение 1899 г., согласно которому важнейший соперник — Англия — отказалась от соискательства концессий к северу от великой стены (см. выше); б) существование КВжд, которая в начале столетия была продлена до арендованной Россией территории (Дальний и Порт-Артур) и которая пересекала, таким образом, как северную, так и южную Маньчжурию.

Поражение России в войне с Японией резко изменило положение: по Портсмутскому договору[2] Россия уступила Японии арендованную территорию Квантунга (ст. V) и южный участок КВжд — от Чанчуня до Порт-Артура (ст. VI), который получил отныне название Южно-Маньчжурской железной дороги. Эта уступка была затем признана Китаем в договоре с Японией от 22 де-

---

[1] Ср. преувеличенное, но характерное заявление, сделанное недавно директором Юж.-Маньчж. ж. д. Иосуко Мацуока: „Япония должна отбросить все остальное и сосредоточить все свое внимание на Маньчжурии и Внутр. Монголии. Эти области достаточно обширны для поглощения всех ее интересов“. („Peking and Tiendsin Times“, 31/V 1925 г.).

[2] Текст А. 774 и сл.

кабря 1905 г., [1] который вместе с тем предоставлял Японии право переоборудования военной узкоколейки, выстроенной ею во время войны между Мукденом и Аньдуном (на китайской границе).

Договоры 1905 года служат отправным пунктом неустанного и энергичного укрепления и наступления Японии в Маньчжурско-Монгольском крае. С тех пор и вплоть до нашего времени экономическое и политическое влияние Японии в этом крае непрерывно возрастает, углубляется и расширяется. В этой своей экспансии японский империализм опирается, с одной стороны, на арендованную территорию Квантунга, а с другой—на японскую систему рельсовых путей. Южно-Маньчжурская дорога, вместе с ее многочисленными ветками и дополнениями (о которых ниже) тотчас же по переходе к Японии стала и по сие время является главным орудием японской политики и японского господства в Маньчжурии.

При своем появлении в Маньчжурии Япония, разумеется, лишний раз подтвердила свою клятвенную верность принципу „открытых дверей". Это нисколько не мешало ей с самого момента успешного окончания русско-японской войны направить все свои усилие на приобретение в Южной Маньчжурии *исключительного* положения, которое ей не пришлось бы делить с кем-нибудь другим. Помимо того, Япония имела намерения с первых же шагов показать Китаю, что именно она является в этом крае хозяином. Повод представился очень скоро. В 1907 г. Китай,—не без намерения, вероятно, проверить, как обстоит дело,—заключил с одной британской фирмой соглашение о постройке небольшой ветки, продолжающей Китайские Императорские Северные дороги (Пекин—Мукден) от Синьминьтуна до Факумыня. Японцы заявили решительный протест, ссылаясь, между прочим, на секретную статью договора от 22 декабря 1905 г. о недопущении Китаем постройки дорог, конкурирующих с ЮМжд. Японии удалось добиться от Англии отказа в поддержке этого предприятия, [2] и прецедент исключительных прав и интересов Японии в Южной Маньчжурии был, таким образом, установлен.

Слабость Китая проявилась еще в большей степени в вопросе о постройке Мукден-Аньдунской дороги, против чего Китай возражал, но на что он был в конце концов вынужден согласиться.

---

[1] Текст А. 754.
[2] Millard, Our Eastern Question, 1916 г., стр. 8 и след.

так как Япония попросту начала работы под охраной своих войск. В сентябре 1909 г. это вынужденное разрешение было зафиксировано в договоре. [1]

В тот же период 1907—1909 г.г. Япония добилась права финансирования постройки новой дороги Чанчунь—Гирин, которая, хотя и входя формально в состав китайских правительственных дорог, должна была находиться под японским контролем и представлять собой фактически одну из веток ЮМжд. Эта дорога проектировалась еще в эпоху русского влияния в Южной Маньчжурии (договор Китая с КВжд 11 июля 1902), [2] но после Портсмутского мира план этот был, разумеется, оставлен. Соглашением от 15 апреля 1907 г. [3] Япония одновременно с передачей Китаю выкупленной им Синьминьтун-Мукденской секции Пекин-Мукденской дороги, получила право предоставить половину капитала для постройки Гирин-Чанчуньской дороги. [4] Детальное соглашение о займе на постройку было заключено с Южно-Маньчжурской дорогой 18 августа 1909 г. [5] и предусматривало заем в 2.150 тыс. иен сроком на 25 лет. Хотя оно не содержало в себе никаких открытых контрольных постановлений, однако несомненно, что японцы с самого начала пользовались на новой дороге громадным влиянием (между прочим, постройка ее, начатая в 1910 г. и законченная в 1912 г., производилась японскими инженерами). В 1909 г. Китай вынужден был согласиться на продление этой дороги до Хорпона (Хуйнина) на корейской границе. [6]

Проект Цзиньчжоу—Айгун, нейтрализация Маньчжурии и японо-русское сближение. Первое время после Портсмутского мира отношения между Россией и Японией были очень натянутыми—вплоть до того, что в японской прессе, увлекшийся своими успехами, проскальзывали постоянные намеки на неизбежность новой войны за Маньчжурию. Вскоре, однако, обнаружилось, что

[1] Текст В. 796. Договор этот, представлявший собой результат чистейшего насилия, вызвал большое возмущение в китайских общественных кругах и в это-то время был, как кажется, впервые испробован бойкот японских товаров, ставший впоследствии частым орудием в руках китайской общественности.

[2] Текст В. I, 621.

[3] Текст В. I, 627.

[4] Дополн. соглашение 12 ноября 1908 г. (текст В. I) определило сумму, предоставляемую для секции Синьминьтун—Мукден, в 320.000 иен, а для Гирин-Чанчуньской дороги—в 2.150.000 иен.

[5] Текст В. I, 785. Изменено в 1917 г. (см. ниже).

[6] Текст В. I, 796. Это продление, вопрос о котором не раз возбуждался и впоследствии (см. ниже), до сих пор не осуществлено,—отчасти вследствие технических трудностей.

ни Китай, ни другие державы—и, в частности, Америка—не желают примириться с исключительным положением Японии в Юж. Маньчжурии и что эта позиция держав в равной мере угрожает и России, которая занимала аналогичное положение на севере Маньчжурии. Это обстоятельство в конечном счете привело к ряду русско-японских соглашений, коими стороны разграничивали свои сферы „интересов“ и „влияния“ на северо-востоке Китая и вместе с тем договаривались о взаимной поддержке.[1] Событием, сыгравшим в этом объединении бывших врагов немалую роль, явилась попытка со стороны Америки поставить ж.-д. систему в Маньчжурии (КВжд и ЮМжд с ее ответвлениями) под международный контроль.

Америка в тот период занимала значительное место в маньчжурской торговле и вообще проявляла интерес к этому краю. Еще в 1906 г. американский капиталист Харриман пытался договориться с японцами об установлении смешанного японо-американского контроля над ЮМжд. Проект этот, разумеется, провалился, хотя предварительное соглашение было, будто бы, заключено.[2] В 1907 г. Китай, напуганный агрессивной позицией Японии, решил вышибить клин клином и стал через посредство упоминавшегося уже американского консула в Мукдене, Стрэта, искать участия американского капитала в дальнейшем железнодорожном строительстве в Маньчжурии. Был намечен проект трансманьчжурской дороги Цзиньчжоу (на Печил. заливе)—Айгун (на Амуре). Соглашение с англо-американской группой о постройке этой дороги

---

[1] Эти соглашения перечисляются у Малларда, Conflict of policy in Asia (1924 г.) от 17/30 июня 1907 г., от 21/VI—4/VII 1910 г., 25/VI—8/VII 1912 г. и от 20/VI — 3/VII — 1916 г. Только три из этих договоров приведены текстуально у Мак-Мюрреля (В. I, 657, В. I, 803 и В. II, 1327), но и те, видимо, не полностью. Виллиамс (цит. соч., стр. 4 прим.) дает следующую границу японской и русской сфер: „От русско-корейской границы на северо-запад через Hunchun к северной оконечности озера Porteng (оно же Pilteng, по китайски Nan-Hu) оттуда на норд-вест-вест к Hsin Hsin Chan (кит. наименование Hsin Ch'eng), близ Petuna, оттуда вдоль Сунгари до устья реки Tola и вдоль течения этой реки до пересечения с 122 меридианом к востоку от Гринвича.

Договор 1912 г. продолжил эту линию от этой точки по течению рек Hulunchuerh и Mushihsha до водораздела, отделяющего Mushihsha от Holdatai около точки, где границы Амурской области пересекают 119 меридиан, а оттуда вдоль этой границы до границы между Внутренней и Внешней Монголией. Далее, вдоль этой последней границы до пересечения с меридианом г. Пекина (116° 17′ к востоку от Гринвича) и оттуда вдоль этого меридиана до границы провинции Чжили“.

[2] Mongton Chih Hsu, цит. соч., стр. 171. По утверждению того же автора, Россия дважды (в 1906 г. и в 1908 г.) предлагала продать КВжд американцам под условием, чтобы и ЮМжд была им продана.

было подписано 2 мая 1909 г.[1] и ратифицировано императорским эдиктом от 21 января 1910 г. Тогда же, зимой 1909/1910 г., государственный секретарь Соединенных Штатов Нокс обратился сначала к Англии, а затем и к Японии и России с предложением: а) поддержать и принять участие в постройке этой дороги, б) согласиться на „нейтрализацию" и передачу под „беспристрастное управление" Маньчжурской жел.-дорожной сети.[2] Этот последний план предполагал выкуп всех маньчжурских линий (включая ЮМжд и КВжд), и предоставление для этой цели китайскому правительству международного займа—с тем, что на срок займа дорога будет находиться в управлении международной администрации. Реализация каждого из этих проектов, разумеется, лишила бы и Японию и Россию всего их исключительного положения в Маньчжурии, и обе эти державы оказали этим проектам решительное сопротивление. Вопрос о постройке упомянутой железной дороги и об экономической интернационализации Маньчжурии вообще оказался связанным с вопросом о банковском консорциуме (первом), который в это время организовывался тем же Стрэтом и был осложнен борьбой, происходившей между этим консорциумом (состоявшим в то время из Англии, Франции, Германии и Америки) и конкурирующим синдикатом, созданным Россией с помощью независимых бельгийских, французских и английских банков. В конце концов четверной консорциум вынужден был допустить в свой состав Россию и Японию и оба американских проекта отпали.[3] Результатом всего этого было, как сказано, только сближение России и Японии, разграничение ими своих сфер и, таким образом, сосредоточение японской деятельности в пределах Южной Маньчжурии.

Эта деятельность развивалась, как сказано, со всей энергией. В области железнодорожного строительства в этой последней Япония еще в 1908 г. открыла ряд веток ЮМжд (до угольных копей Фушун, до порта Инкоу). В 1911 году была открыта перестроенная Мукден-Аньдунская дорога, а позднее (в 1917 г.) в управление О-ва ЮМжд (см. ниже) были переданы корейские железные дороги. В 1912 году была открыта дорога Гирин—Чанчунь, также управляемая ЮМжд. В связи, однако, со всеми

[1] Текст B. I. 800.

[2] Текст и подробную историю см. Millard, Our Eastern Question (1916 г.), стр. 4—24 и 394—405.

[3] Вся история этого дела подробно изложена в докладной записке агента Русско-Азиатского банка Верстрата „L'emprunt chinois et la politique russe" от 5/16 февраля 1913 г., архив б. русской миссии в Пекине.

американскими проектами и с образованием консорциума Япония чувствовала себя под строгим наблюдением и до поры до времени не расширяла своих договорных прав.

21 требование и соглашение Лансинг-Ишии. Положение, как известно, резко изменилось с началом мировой войны: для японской экспансии представились широкие возможности, и она их использовала в отношении Южной Маньчжурии не в меньшей, если не в большей степени, чем в Шаньдуне. Договор, подписанный в мае 1915 г. в результате предъявления 21-го требования и последовавшего японского ультиматума, [1] предоставлял Японии в Маньчжурии целый ряд важных экономических и иных преимуществ. Что касается, в частности, железнодорожного вопроса, то этим договором были установлены продление срока концессии на ЮМжд. и Мукден-Аньдунскую дорогу, а также срока аренды Квантунга до 99 лет. Поскольку основой японского влияния в Маньчжурии является именно наличность в японских кругах ЮМжд. и Дайренского порта, это означало закрепление исключительного положения Японии в этом крае на бесконечно долгий период времени, навсегда... [2]

Договор 1915 г. устанавливал также пересмотр контракта Гирин-Чанчуньской дороги в видах окончательного подчинения ее японскому контролю. Новый контракт был заключен 12 октября 1917 г.: по этому договору (ст. 3) эксплуатация дороги прямо передавалась Китаем японскому обществу ЮМжд. Последняя назначает все управление дороги, китайское правительство имеет лишь право назначить своего „главу администрации" с совещательными функциями. С этого времени Гирин-Чанчуньская дорога представляет собой действительно не что иное, как ветку ЮМжд. Следует отметить также, что в 1916 г., в связи с зависимостью России от Японии в отношении снабжения, японцы вытребовали было у России передачи ЮМжд участка южной ветки КВжд (от Чанчуня до р. Сунгари), что значительно приблизило бы ЮМжд к центральным рынкам Северной Маньчжурии и усилило бы ее влияние на

[1] Тексты и офиц. документы В. II, 1216 и сл., также Д. 691 и сл.; комментарии в книге Wood'a, The twenty one demands, также у Милларда, Вильямса, Ресселя и Виллоуби.

[2] Китайское общественное мнение считает договоры 1915 г., как заключенные насильственно, недействительными и не перестает требовать возврата Квантунга, первоначальный срок аренды которого кончился в 1923 г., но пока Китай бессилен провести эти требования в жизнь.

[3] Текст В. II. 1216.

этих рынках. Передача эта, впрочем, в конце концов не состоялась.

Политические выгоды, приобретенные насилием 1915 г., были затем закреплены блестящей дипломатической победой. Осенью 1917 года, в самый канун русской революции, Японии удалось добиться признания своих исключительных интересов в Южной Маньчжурии от той державы, которой ей более всего приходилось опасаться—от Америки. Соглашение, зафиксированное в обмене нот между Лансингом и Ишии от 2 ноября 1917 г. признает за Японией специальные интересы в сопредельных ей областях Китая. Практически это означало невмешательство Америки в южноманьчжурские дела. [1]

Соглашения о новых дорогах 1913 — 1918 г.г. Еще в 1913 году нотой от 15-го октября [2] Китай обещал построить в Маньчжурии с помощью японского капитала следующие железнодорожные линии: 1) Сыпингай (на ЮМжд) — Таонаньфу, 2) Кайюань (на ЮМжд)—Хайлун, 3) Чанчунь—Таонаньфу. Кроме того, японцам был предоставлен опцион на финансирование иностранным капиталом—если таковой потребуется—постройки дорог Хайлун—Гирин и Чэндэфу (Жэхэ)—Таонаньфу. Об этой ноте стало известно только в 1915 г., когда с Иокогама Спеши банком был заключен контракт [3] на постройку первой секции дороги Сыпингай—Таонаньфу до Чжэнцзятуня. Контракт этот предусматривал заем в 5 милл. иен, сроком на 40 лет, на условиях, примерно аналогичных контракту Лун-Хай или Пукоу—Синьян (см. выше, гл. III). Работа началась тогда же, и движение было открыто в 1917 г. В дальнейшем дорога была продолжена до Таонаньфу (открыта на всем протяжении осенью 1923 г.). Вслед за тем Япония использовала то обстоятельство, что у власти в Китае стояла уже упомянутая аньфуистская клика, готовая к ее услугам. В 1918 году с тремя японскими банками (Bank of Chosen, Bank of Taiwan, Industrial Bank of Japan) были заклю-

[1] Текст соглашения (В. II, 1394; также Виллоуби, цит. соч., стр. 430), который мы не приводим, чтобы не загромождать изложения, составлен в необычайно туманных выражениях и даже вовсе не упоминает о Маньчжурии. Тем не менее, обе стороны придавали (и посейчас придают) этому соглашению именно такой смысл, что доказывается всем ходом последующих событий, а также прямыми заявлениями, исходящими в разное время от видных представителей американской колонии в Китае.

[2] Текст В. II, 1054.

[3] 7/XII 1915 г. Текст В. II, 1249.

чены два новых соглашения: 18 июня 1918 г. о займе на постройку дороги Гирин—Хуйнин[1] и 28 сентября 1918 г.[2] о займе на постройку целых четырех дорог, а именно: Жэхоль (Жэхэ)—Таонаньфу, 2) Чанчунь—Таонаньфу, 3) Кайюань—Хайлун—Гирин, 4) Жэхэ—морской берег. Под будущие займы банки выдали авансы (10 милл. и 20 милл. иен), которые принадлежат к числу так наз. нишихаровских займов: они никогда не были использованы по назначению и представляли собой простую субсидию аньфуистской клике; займы эти впоследствии были почти что аннулированы сменившим аньфуистов чжилийским правительством и посейчас остаются необеспеченными и не оплачиваются.[3] Дороги, о которых шла речь в контракте, также не были выстроены, но Япония твердо отстаивала приобретенные ею права на постройку и, как мы видели, при заключении договора о новом консорциуме в 1920 году Японии удалось исключить из сферы действия этого консорциума (помимо всей системы ЮМжд), как уже строившуюся дорогу Сыпингай—Чжэнцзятунь—Таонаньфу, так и дороги Гирин — Хуйнин, Чанчунь — Таонаньфу, Гирин — Чанчунь, Кайюань—Гирин.

Интервенция. В том же 1918 году Япония попыталась воспользоваться тем благоприятным случаем, какой представляла для ее планов русская революция. В мае и в августе этого года с Китаем были заключены соглашения[4] о союзе и совместной защите от большевизма. Благодаря этому Японии удалось было исполнить свою заветную мечту и проникнуть в Сев. Маньчжурию и на КВжд, захват которой всегда оставался задней мыслью японских дипломатов. Осенью того же года японские войска появились в Харбине, на станциях КВжд и затем в Сибири. Тут, однако, вмешалась Америка, которая не могла допустить самостоятельного японского хозяйничанья на севере Маньчжурии и в России; ею была организована международная интервенция, и КВжд вместе с сибирскими дорогами попала под международный

---

[1] Текст В. II, 1430. Об этой дороге уже шла речь в договоре 1909 г. (см. выше). Интересно, что соглашение 1918 г. определяет, что в основу окончательного контракта должны быть положены Пукоуские условия.

[2] Текст В. II, 1450.

[3] Япония рассчитывает урегулировать вопрос об этих займах в связи с предстоящей осенью 1925 г. конференцией о повышении китайского таможенного тарифа.

[4] Текст В. II, 1411 и след.

контроль. На сей раз планы Японии были сорваны. Когда интервенция обнаружила свою бессмыслицу, момент уже был упущен. КВжд в 1920 г. попала хотя бы под номинальную защиту Франции (см. выше) и вообще для Японии наступил период некоторого „спуска на тормозах". Период этот имел своим кульминационным пунктом Вашингтонскую конференцию и потерю Шаньдуна. Однако положение Японии в Южной Маньчжурии осталось непоколебленным, как остались неизменными и ее планы расширения своего влияния на север до самой границы СССР.

Предприятие ЮМжд. Для понимания последнего этапа японской активности в Маньчжурии, к которому мы сейчас переходим, надлежит охарактеризовать современную систему японского господства в этом крае. Господство это основывается, как сказано, на аренде Квантунской территории с незамерзающим портом Дайреном, представляющим собой удобнейший выход к морю для всей Южной и значительной части Северной Маньчжурии и на принадлежности ей же значительной системы ж. д. путей, возглавляемых Южно-Маньчжурской железной дорогой. После перехода этой линии к Японии императорским указом 7 июня 1906 г. [1] было создано „Общество ЮМжд", с капиталом в 200 милл. иен, половина которых принадлежала правительству и представляла ценность ж.-д. линии, копей, земель и сооружений. Согласно ст. 5-й устава Общества, [2] первая подписка должна была ограничиться 20 милл. иен (из 100 милл., предназначенных к выпуску на рынок). В дальнейшем капитал общества был увеличен и по отчету за 1923/24 г. составляет 440 милл. иен, из коих 220 милл. принадлежат японскому правительству (оплачено только 217 милл.), 160 милл.—частным лицам (оплачено 104 милл.), а остальные находятся нераспределенными в портфеле Общества. Интересно отметить, что работа дороги производилась в значительной мере на занятый облигационный капитал (на 1 октября 1924 г. — после многих погашений—238 милл. иен, и, по последним сведениям, осенью 1925 г. предполагается новый выпуск в 100 милл. иен). Капитал этот, главным образом, английского происхождения, но, разумеется, англичане, будучи только владельцами облигаций (акции могут

[1] Текст В. I, 555.
[2] Текст В. I, 559.

принадлежать лишь японцам или китайцам — ст. 21 устава), не могут оказывать никакого влияния на судьбу дороги, которая остается под полным контролем японского правительства.

Связь этого правительства с ЮМжд основывается не только на факте принадлежности ему контрольного пакета акций, но и на формальных постановлениях устава. Председатель, вице-председатель и директора Общества ex officio назначаются японским правительством (последние из числа крупных акционеров); по выбору общего собрания замещаются лишь должности инспекторов (ст. 36 устава). Правительство зато представляет свою гарантию на выплату 6% дивиденда на частные акции (ст. 52), а также на облигации (ст. 54). По дополнению к уставу от 3 июля 1917 г.[1] председатель Общества был поставлен в подчинение генерал-губернатору Квантунгской области. Все эти и другие особенности конструкции общества прямо указывают на то обстоятельство, что ЮМжд есть не просто коммерческое предприятие, в котором заинтересовано японское правительство, но представляет собой вместе с тем орган этого правительства. Добавим, что это орган колоссальной важности, ибо ни в одном пункте земного шара — вне своей собственной территории — Японская империя не имеет столь значительных и жизненных интересов, как в Маньчжурии, а маньчжурская политика в значительной мере „делается“ руками ЮМжд.

Предприятие ЮМжд представляет собой чрезвычайно сложный комбинат, включающий в себе и самую дорогу с рядом веток (в том числе линия Аньдун—Мукден) и управление иными японскими (корейскими) и китайскими (Гирин—Чанчунь и фактически Сыпингай—Таонаньфу) дорогами и крупнейшие горные и промышленные предприятия (Фушунские и Янтайские угольные рудники, железнодорожный завод в Аньшане, электрические станции, газовые предприятия, стекольные заводы и т. д.) и, наконец, такие вспомогательные отрасли промышленности, как первоклассные отели, пароходство и порты, оборудованные гавани в Дайрене, Шанхае, Инкоу и Аньдуне (о размерах этого предприятия можно судить по следующим цифрам, заимствованным отчасти из отчета общества за 1923/24 г., отчасти из последних сообщений (пекинская „Far Eastern Times“ от 21/VIII 25 г.):

[1] Текст B. I. 563.

В миллионах иен

	Распределение капитала	Приход		Расход		Прибыль или убыток	
	1923/24	1923/24	1924/25	1923/24	1924/25	1923/24	1924/25
Желдорога . .	198,1	92,3	92,6	27,4	36,6	+ 64,9	+ 56,0
Горн. промышленность . .	123,1	63,9	68,7	51,5	60,6	+ 12,4	+ 8,1
Устройство полосы отчуждения . .	49,5	4,5	4,3	9,8	14,1	— 5,3	— 9,8
Разл. устройство[1] . . .	48,7	0,7	1,9	1,8	3,4	— 1,1	— 1,5
Порты	39,9	7,9	8,8	6,2	8,7	+ 1,7	+ 0,1
Аньшаньский завод . . .	35,4	3,7	4,4	5,0	7,4	— 1,3	— 3,0
Электрические станц. (7) . .	16,8	5,0	5,0	3,2	3,7	+ 1,8	+ 1,3
Промышлен. предпр. . .	11,6	—	0,7	—	1,0	—	— 0,3
Газовые заводы (5) . .	6,6	0,9	1,0	0,5	0,6	+ 0,4	+ 0,4
Пароходство .	3,8	—	—	—	—	—	—
Отели	2,5	1,0	1,0	1,0	1,3	—	— 0,3
Всего . . .	536,0						
Финансов. операции . . .	—	5,6	5,6	20,8	20,8	— 15,2	— 15,2
Общ. расх. .	—	—	—	23,7	—	— 23,7	—
Приб. от корейск. дор. .	—	0,1	—	—	1,3	+ 0,1	— 1,3
Итого . . .	—	185,6	194,2	150,9	159,6	+ 34,7	+ 34,6

В 1923/24 г. распределение чистой прибыли (несколько искусственное вследствие произвольного разнесения цифры общих расходов) представляется следующим:

Жел. дор.	+56,5	Фин. операции	—16,3
Копи	+ 4,1	Прочее	+ 1,9
Аньшаньский завод . . .	— 2,2		
Гражд. управл.	— 8,3	Итого . . .	+34,7

[1] Между прочим, 11 госпиталей, 73 средн. и 3 высш. школы, 2 с.-х. станции, 13 образцовых ферм и проч.

Помимо всей своей экономической роли, дорога представляет собой еще и орган японской администрации. ЮМжд владеет большим земельным имуществом до 50 тыс. акров (18 тыс. десятин), которое представляет собой, по существу, не что иное, как зону японской военной и гражданской власти. В этой зоне расположены крупные японские воинские силы, в любой момент могущие быть усиленными из Квантунга. Что касается гражданского управления, то у нас нет данных о положении в самые последние годы, но Оверлах (указ. соч., изд. 1919 г., стр. 169), цитируя Гаррисона,[1] сообщает, что управление этими землями передано особым чиновникам („сохо“) которые наблюдают как за земельными делами, так и за благоустройством, народн. образованием, здравием и финансами. Отвечая в своей деятельности перед японским главным директором дороги, „сохо“ налагает налоги и наблюдает за развитием торговли и промышленности. На местах, кроме того, существуют совещательные комитеты, имеющие право обжалования действий сохо. Таким образом, ЮМжд прямо осуществляет административные функции и, стало быть, действительно представляет собой „государство в государстве“.

Задачи ЮМжд. Как агент японского правительства и японской политики ЮМжд осуществляет многообразные политические и экономические функции. Через посредство и с помощью дороги совершается в значительной части тот процесс внедрения политического влияния Японии, сращивание ее с китайской администрацией в крае, который представляет для Японии такую важность и который является лучшим залогом ее успеха. Будем говорить прямо: китайская администрация в Маньчжурии почти поголовно состоит на жаловании у ЮМжд, которая расходует на это дело громадные секретные фонды. Далее, дорога представляет собой предприятие первостепенной стратегической важности, через нее Япония обеспечивает себе мгновенный выход в Северную Маньчжурию, в тыл Советского Приморья, а равно возможность накопления больших масс войск в случае необходимости в наступлении на юг—через Мукден и Пекин. Не забудем, что в руках О-ва ЮМжд находится как линия на Дайрен, так и линия на Фузан (Корея). Далее, как экономическое предприятие большого веса ЮМжд служит тем центром, вокруг которого группируются все формы промышленной и торговой деятельности Японии

[1] Harrison, J., Peace or War east of Baikal, Шанх., 1910 г.

в Маньчжурии. Крупнейшие рудники (Фушун) и заводы (Аньшань) Южной Маньчжурии прямо принадлежат обществу дороги, другие японские предприятия в крае (напр., желез.-делательный завод Пенчиху, частные японские свекло-сахарные заводы на линии и мн. др.) равным образом тесно с ней связаны. Японские заводы и фабрики, разумеется, могут рассчитывать на далеко идущие тарифные и иные льготы. Дорога организует вокруг себя и японскую торговлю (в частности, через филиальные транспортные общества); она координирует свои действия с японскими банками, она, словом, направляет японскую экономическую экспансию в Маньчжурии и всеми способами ей содействует, не останавливаясь при этом перед применением всякого рода мер, идущих вразрез с не раз подтвержденным самой Японией „незыблемым“ и „священным“ принципом „открытых дверей“. В книге Милларда[1] мы находим (заимствованный от отчета специального агента, посланного для расследования американским д-том торговли) длинный список мер, предпринимаемых японцами (т.-е. той же ЮМжд) в Маньчжурии[2] для борьбы с конкурирующей иностранной торговлей. В этот список входит, между прочим, задержка под разными предлогами иностранных грузов в портах и на железнодорожных станциях, в то время, как японские грузы следуют с должной быстротой; специальные железнодорожные льготы японским грузам — в частности, секретные рефакции, льготы по подаче вагонов и проч.—далее политика давления на китайские фирмы для того, чтобы побудить их работать с японцами; использование к выгоде японской торговли контролируемых ЮМжд почтовых и телеграфных проводов и проч., и проч.

Разумеется, нельзя упускать из виду, что рядом со всем этим ЮМжд представляет собой крупное транспортное предприятие со своими собственными интересами, связанными с ее грузооборотом. Эти интересы должны быть здесь отмечены, хотя бы вкратце, ибо, поскольку это предприятие служит в остальном орудием японской политики, самая эта политика в Маньчжурии должна сообразоваться и солидаризироваться с интересами дороги.

Борьба ЮМжд и КВжд. Маньчжурия как южная, так особенно и северная за последние 20 лет развились в район, производящий значительное количество хлебных излишков. Спе-

[1] Conflict etc., стр. 348—349.

[2] Аналогичные меры применялись и на Шаньдунской дороге во время нахождения ее в японских руках.

циальностью края являются знаменитые соевые бобы, культура и экспорт которых (как равно и жмыхов) достигли значительных размеров.

Железнодорожные интересы при таких условиях связаны в первую очередь с развитием массовых хлебоэкспортных перевозок. Первоначально ЮМжд существовала почти исключительно за счет грузов самой Южной Маньчжурии. Положение это изменилось в 1916/17 году, когда под влиянием общей разрухи русского транспорта, включая КВжд, впервые на ЮМжд стали поступать в значительных количествах хлебные излишки Северной Маньчжурии, раньше следовавшие, главным образом, на Владивосток. С 1916 по 1920 г. выручка от перевозок по ЮМжд увеличилась почти в 3 раза (с 23,9 милл. до 66,6 милл. иен). В тот же приблизительно период произошло изменение политической обстановки, позволившее Японии надеяться унаследовать место России на севере Маньчжурии, которая представляет для Японии сугубый интерес, между прочим, и потому, что ее колонизация и все ее сельско-хозяйственное и промышленное развитие еще впереди, тогда как Южная Маньчжурия будет впредь развиваться значительно медленнее. С этого времени между ЮМжд и КВжд, между Дайреном и Владивостоком началась смертельная конкуренция, продолжающаяся до сих пор и усиливаемая тем обстоятельством, что при нынешних условиях значительную часть грузооборота ЮМжд составляют как раз северо-маньчжурские грузы, передаваемые с КВжд. Так из всех прибывших в Дайрен грузов на долю транзитных приходилось в 1911—13 г. всего 1,3%, в 1917—19 г. уже 17,8%, в 1920—22 г.—25,9%, в 1923 г.—24,8%. Если не считать фушунского угля, то этот процент в 1923 г. подымается до 41%.[1] Действительная цифра будет, вероятно, выше, так как она должна будет включать в себя те северо-маньчжурские грузы, которые из района КВжд следуют до Чанчуня—головного пункта ЮМжд—гужом.

В борьбе за северо-маньчжурские грузы[2] ЮМжд достигла значительных успехов. Если в 1913 году в южном направле-

[1] „Вестник Маньчжурии", № 3—4 1925 г.

[2] В 1923 году общий сбор хлебов в районе, обслуживаемом КВжд, составил 515,0 милл. пудов; из них 126,0 милл. представляли собой излишки, предназначенные на экспорт. Вывоз хлебных грузов из района КВжд составил в 1913 г.—51,1 милл. п., в 1915 г.—63,7 милл. п., в 1921 г.—124 милл. п., в 1925 г.—112,6 милл. п. (Статистический Ежегодник, изд. КВжд 1924 г., стр. 153—157. См. также, North Manchuria and the Chinese Eastern Rly, Харбин, 1924 г., изд. КВжд).

нии (т.-е. на Чанчунь—Дайрен) ушло всего 11,1% экспортных грузов КВжд, то в 1920 г. туда ушло целых 86,8%, в 1923 году — 56,6% и в 1924 г. — 60,5%.[1] Успехи эти были достигнуты сначала вследствие гражданской войны и разрухи в Приморье, позднее благодаря тому, что ЮМжд удалось до некоторой степени подчинить своему влиянию белогвардейское управление КВжд и в 1922 г. заключить с ним чрезвычайно выгодное для себя тарифное соглашение, наконец, благодаря тому, что дорога широко практикует секретные тарифные скидки и премии и, кроме того, умеет создать для экспорта в южном направлении более выгодные транспортные, торговые и кредитные условия.

Успех этот, однако, сам по себе может быть только временным. От Харбина до Владивостока только 490 миль, от Харбина до Дайрена расстояние на 100 миль больше: владивостокское направление пользуется притом таможенной льготой (скидка в $^1/_3$ с китайского там. тарифа), которой Дайрен лишен. Даже и помимо этого обстоятельства, нельзя не признать, что если—при нормальных условиях—КВжд будет вести соответствующую согласованную с Уссурийской дорогой политику,—результатом не может не быть вторичный поворот потока экспортных (и импортных) грузов с южного на восточное направление, географически более благоприятное. Положение ЮМжд в отношении северо-маньчжурских грузов, сколь бы благоприятным оно ни представлялось, остается таким образом непрочным.

Подоплека японских ж.-д. планов в Маньчжурии. При таких обстоятельствах совершенно понятно, что укрепление Советской власти в Приморье, оживление Владивостокского порта и, особенно, передача КВжд под смешанное советско-китайское управление не могли не учитываться Японией, как серьезный удар по ЮМжд и по ее планам. До сих пор, правда,[2] процентное соотношение экспорта в южном и восточном направлениях оставалось благоприятным Дайрену и за восемь месяцев операционного 1924—25 года процент вывоза на Владивосток даже спустился по сравнению с предыдущим операционным годом с 44,2% до 36,2%. Однако этот результат достигается единственно благодаря чудовищным рефакциям, влекущим за собой тяжелые финансовые жертвы для ЮМжд. О результатах этих рефакций можно

[1] По материалам Экономического Бюро КВжд.
[2] Пишется в июле 1925 г.

судить по тому, что, по сообщению харбинских газет,[1] весной 1925 г. при отправке пуда бобов из района Цицикара на Дайрен, секретная премия со стороны ЮМжд составляла от $12^1/_4$ до $16^3/_4$ сен ($^1/_{100}$ иены), тогда как на долю ЮМжд оставалось за пробег 650 верст соответственно от $2^3/_4$ до 4 сен с пуда. Такое финансовое напряжение, разумеется, не может быть длительным.[2] Для сохранения и развития перевозок северо-маньчжурских грузов в этой громадной пропорции, которая, вопреки естественным условиям, была захвачена Дайреном в военное и послевоенное время, японцам приходится обратиться к другим мероприятиям, в частности, к проведению в район КВжд питательных веток, которые, будучи связаны и административно, и в отношении тарифов, и во всех других отношениях с японской ж.-д. системой, являлись бы ее щупальцами, отвлекающими на юг возможно большую долю грузооборота КВжд.

Здесь мы усматриваем один из главных корней той активности в области железнодорожного строительства в Северной Маньчжурии, которая замечается с японской стороны с того самого времени, как вопрос о передаче КВжд в советско-китайское управление встал в реальной плоскости. Конечно, этот корень не единственный. Стремясь отобрать у КВжд возможно большую часть ее грузов, Япония, вероятно, рисует себе широкие перспективы — полного разорения соперничающей дороги и тем самым подрыва советского влияния. Далее, проникновение контролируемых японцами рельсовых путей в Северную Маньчжурию и Внутреннюю Монголию — к границе СССР и Внешней Монголии — имеет свою ценность и независимо от транспортных интересов ЮМжд — оно расширяет сферу влияния Японии, распространяя ее на области ныне редко населенные но в будущем способные проявить мощное экономическое развитие. Наконец, Япония, как уже указано, имеет в Маньчжурии стратегические задачи и некоторые из проектируемых дорог, главным образом, характеризуются их стратегической ценностью: создание новых коммуникационных линий. Все это надо, разумеется, иметь в виду.

[1] „Трибуна" 14/IV 1925 г.; та же газета в № от 16/IV 1925 г. сообщает, что на рефакции в течение последнего операционного года ЮМжд было истрачено свыше 6 милл. иен.

[2] Чтобы получить передышку, ЮМжд в октябре этого года заключила соглашение с Уссурийской жел. дорогой о распределении северо-маньчжурских грузов в пропорции: 55% на юг и 45% на восток. Соглашение это заключено сроком на 1 год.

тем не менее мы полагаем, что актуальность новых железных дорог связана именно с описанной задачей борьбы за грузооборот.

Проект железнодорожного строительства в Маньчжурии отнюдь не имеет в виду проведения линий, которые формально были бы ветками ЮМжд. В этом — при наличии мощного предприятия ЮМжд, от которой новая дорога будет в полной хозяйственной зависимости, при исключительном умении японцев работать в китайских условиях и при их тесных связях с Чжан-Цзо-Лином и всей маньчжурской администрацией — нет никакой надобности. Пример дороги Сыпингай—Таонаньфу показывает, что японцы отлично могут приобрести полнейший контроль над дорогой, хотя бы она формально числилась правительственной — и контроль этот отнюдь не представляет собой фикции, как это теперь иногда наблюдается в собственном Китае (см. гл. X). Договорный статус дороги при этом не имеет особого значения: Гирин - Чанчуньская дорога, правда, официально находится в управлении ЮМжд, но дорога Таонаньфу—Сыпингай по своему юридическому положению мало чем отличается от многих других китайских правительственных дорог, а между тем является таким же японским орудием как и первая. Действительно, на этой дороге весь капитал японского происхождения, все ответственные должности фактически заняты японцами; она не имеет собственного подвижного состава и берет его у ЮМжд [1] и на практике является секцией этой последней. В соответствии с этим японские железнодорожные планы приобретают остроумную форму постройки китайских правительственных или частных дорог, которые, однако, на деле будут японскими. Само собой разумеется, что такая форма во всех отношениях является наиболее удобной.

Конкретные проекты железных дорог. По вопросу о направлениях проектируемых линий, как равно и об условиях их постройки, имеются довольно противоречивые сообщения, и мало что можно признать совершенно достоверным. Из многих упоминавшихся в прессе за последнее время проектов, большая часть пока что находится, повидимому, без движения. Однако, по имеющимся сведениям, [2] весной 1925 г. маньчжурскими властями были уже выданы разрешения на постройку следующих линий:

---

[1] Харбинская газета „Трибуна“ от 17 апреля 1925 г.

[2] Е. Е. Яшнов. Тихоокеанская проблема. „Вестник Маньчжурии“, № 3—4, май 1925 г.

1) *Таонаньфу* (конечный пункт дороги Сыпингай — Таонаньфу)—*Цицикар* (на западной линии КВжд), длиной 146 миль. На ней уже началась постройка (стоимость сооружения исчислена в 13,7 милл. кит. дол.[1] По имеющимся данным, эта линия есть лишь первая секция пути, который, следуя долиной Нонни, должен будет направиться на Мергень, а оттуда на Айгун (частичное возрождение проекта Цзиньчжоу—Айгун и проекта Русско-Азиатского банка в 1916 г.), тем самым выдвинув аванпост японского влияния к самому Амуру в обход Харбина; с другой стороны, ее нужно поставить в связь с прежним японским проектом линии Жэхэ—Таонаньфу. Независимо от этого, названная линия, сокращающая путь до Дайрена на 70 верст, представляет собой подъездной путь в наиболее важные хлебные районы западной линии КВжд (участок ст. Фуляэрди—Аньда, который, между прочим, характеризуется преобладанием владивостокского направления экспорта). По компетентным подсчетам,[2] сооружение этой дороги должно будет отнять у К.-В. железной дороги 8% ее наличного грузооборота (до 10 милл. пуд.—5,7 милл. руб. дохода в год), и что еще более важно, свыше 50% колонизационной площади; у Уссурийской дороги—около 19% транзита с КВжд (до 8 милл. пудов) и у Владивостока до 18% транзитных грузов (до 7 милл. пудов). Поскольку КВжд является смешанным предприятием, в котором одинаково заинтересованы и СССР и Китай, совершенно очевидно, что сооружение новой линии является ударом обеим этим странам. То, что японцы получили все же разрешение Чжан-Цзо-Лина на эту постройку, следует отнести за счет все того же „сращивания“, делающего маньчжурскую администрацию слугой японского империализма.

2) *Баинталай — Кайлу.* В настоящее время дорога Сыпингай—Таонань имеет боковую ветку от Чжэнцзятуня до Баинталая длиной около 70 миль. Новая дорога означает продолжение этой линии до Кайлу (около 30 миль), т.-е. небольшое выдвижение японской системы к западу, в глубь Внутренней Монголии.

3) *Баинталай—Жэхэ.* Эта линия представляет собой очевидный вариант проекта Цзиньчжоу — Айгун — часть магистрали, другой секцией которой является линия Таонаньфу—Цицикар.

---

[1] „Far Eastern Times“, от 7/V 1925 г. По последним сведениям, ²/₃ пути к наступлению холодов у нее будут закончены.

[2] Яшнов, там же, стр. 14.

Между прочим, в пекинской прессе[1] промелькнуло сообщение, что на этой линии настаивает сам Чжан-Цзо-Лин, которому она нужна для стратегических целей. Ее стратегическое значение в самом деле бросается в глаза.

4) *Мукден—Гирин.* Эта линия представляет собой, повидимому, вариант прежнего японского проекта Гирин—Хайлун—Кайюань и должна сократить и удешевить перевозку грузов от Гирина до Дайрена. По имеющимся сведениям, параллельно предполагается постройка по старому пути Кайюань—Хайлун.[2]

5) *Гирин—Дуньхуа и Дуньхуа—Нингута.* Первая из названных линий представляет собой секцию старого японского проекта (1909, 1913 и 1918 г.г.). продления дороги Чанчунь—Гирин до корейской границы. Проект этот в свое время имел, главным образом, стратегическое значение, создавая новый путь, по которому Япония могла бы бросить свои войска в Маньчжурию. Второй проект представляет собой подъездной путь, почти доходящий до КВжд (и подлежащий, по имеющимся данным, продлению до Хайлина и оттуда до Саньсина на Сунгари). В районе Нингуты имеются ценные рудные залежи. Помимо эвентуального стратегического значения, эти линии имеют, повидимому, целью по возможности парализовать восточную ветку КВжд, забрав часть хлебных и, может быть, лесных грузов.

Кроме этих проектов, имеются сведения о предполагаемой постройке линий Таонаньфу—Хайлар, которая продвинет Японию ближе к Монголии, отнимет у КВжд товарооборот этой последней и отрежет Харбин с востока.[3]

---

[1] „Peking Leader“, 14/II, 1925 г.

[2] „Pek. and Tiends. Times“, апрель 1925 г. Что касается линии Мукден—Хайлун, то, по сведениям „Chinese Economic Bulletin“, 15/III 1925 г., постройка уже началась 1 июня текущего года. Средства на постройку получены от провинциальных администраций Гирина, Хейлудзяна и Фынтяня (10 миллионов долл.) и от торговых палат и частных лиц (столько же). Дали ли японцы свои деньги,—неизвестно.

[3] В течение лета и осени 1925 г. наметился ряд новых проектов, и некоторые из них уже начали реализоваться. Так, маньчжурская администрация подготовлляет сооружение крупной магистрали Харбин—Сахалян (первый участок от Харбина через Хулань до Хайлуня). Технические руководители этой дороги командированы с линии Сыпингай—Таонаньфу, оттуда же поступают необходимые материалы, и в том, что ее сооружение направлено против КВжд, сомневаться не приходится. Далее в прессе упоминается о предстоящем сооружении линий Чанчунь—Нунань, Цянь-Шань (в уезде Ляо-Ян-Сянь)—Тэн-ао-бу (в уезде Хайчен)—обе эти линии строятся под эгидой ЮМжд, и, наконец, линии, долженствующей соединить Баинталай со ст. Хушань Пек.-Мукденской жел. дор.

Чрезвычайно характерно, что, наряду со всем этим, маньчжурская администрация всячески препятствует строительной деятельности самой КВжд и,

Как указывает Е. Е. Яшнов,[1] перечисленные проекты свидетельствуют о существовании плана постройки двух магистралей 1) юго-северной: Жэхэ—Таонаньфу—Цицикар—Сахалян и 2) западно-восточной: от порта Кенгшен в Корее через Хойрен—Дуаньхуа—Гирин—Чанчунь—Таонаньфу в Хайлар. Первая пройдет через всю Маньчжурию с юга на север и проникнет в нетронутый еще жел.-дор. строительством район к северу от КВжд. Пересекая последнюю в Цицикаре, она, при надлежащей тарифной политике, лишит западную линию КВжд значительной части ее хлебных грузов, которыми дорога по преимуществу живет. Второй путь пройдет параллельно КВжд и, имея прямой выход к морю (в корейском порту Кенгшен), равным образом отрежет от КВжд значительную часть грузов восточной линии. Наконец, линия Дуньхуа—Саньсин также пересечет КВжд и выйдет в тыл Приморья. Прав, разумеется, Е. Е. Яшнов, когда, оценивая создающееся положение, приходит, между прочим, к выводу, что с осуществлением всех этих проектов КВжд потеряет свое теперешнее положение.

Выводы. Мы остановились с такой подробностью на железнодорожном строительстве Маньчжурии, потому что, как сказано, оно должно представлять для советского читателя особый интерес. Оставляя, однако, в стороне вопрос о столкновении интересов ЮМжд и КВжд, мы должны отметить следующие два момента.

Положение с железнодорожным строительством в Маньчжурии представляет разительный контраст с ситуацией в остальном Китае. В то время как за последние годы всякое железнодорожное строительство в собственном Китае почти прекратилось, японцы в Маньчжурии совсем недавно закончили новую дорогу (Сыпингай—Таонаньфу) и в данное время, несмотря на недостаток капиталов и на тяжелый удар, причиненный землетрясением, развивают целую программу новых железных дорог. Этот контраст с замиранием железнодорожного дела в собственном Китае нельзя не поставить в связь с общими успехами политико-экономического проникновения Японии в этот край—проникновения, которое за последние годы шло и продолжает итти столь быстрыми шагами.[2]

в частности, воспретила постройку ветки на север от ст. Аньда, которая должна была несколько ослабить угрозу интригам КВжд со стороны японского строительства.

[1] Там же, стр. 16.

[2] Мы говорили о политико-экономическом проникновении—о постройке жел. дор.; эксплуатации рудников, получении концессий—словом, обо всем том, что может быть достигнуто политическим нажимом, ловкой игрой во

Другой момент—взаимоотношения с консорциумом. В переписке, связанной с образованием этого последнего, прямо оговорено, что линия Жэхэ—Таонаньфу входит в сферу его действия. Равным образом, подпадающими под соглашение о консорциуме, следует признать проекты дорог Таонаньфу—Цицикар, Баинталай—Кайлу, Дуньхуа — Нингута. Все эти дороги должны были бы быть, следовательно, финансируемы и управляемы в международном порядке. На деле никто ни о чем подобном не помышляет, и над указанными дорогами Япония будет господствовать единолично. Все это доказывает, что либо консорциум успел незримо для окружающих умереть естественной смертью, либо—и это более правильно,—японцы настолько крепко обосновались в Маньчжурии, что они могут открыто нарушать соглашение, подписанное ими же $4^1/_2$ года тому назад.

ГЛАВА VII

НАЛИЧНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ КИТАЯ [1]

От истории железнодорожного строительства в Китае, столь тесно связанной с историей его внешних сношений, мы переходим теперь к китайской жел.-дор. системе в ее современном виде. Поскольку в данной связи мы интересуемся преимущественно взаимоотношениями Китая с иностранным капиталом, мы не имеем намерения углубляться в вопросы китайского жел.-дор. хозяйства и ограничимся лишь общей характеристикой этого последнего вместе с более детальным анализом вопроса об иностранном контроле и иностранных интересах на железных дорогах Китая.

Протяжение и плотность. В приложении I общее протяжение китайских жел. дор. определено в 13.392 километра, но трудно сказать, в какой степени эта цифра точна, так как конкретные данные, приводимые в различных источниках, разнятся между собой, что объясняется различием во времени, к которому относится данная цифра или в системе подсчета, а также фактом разбивки жел.-дор. сети Китая между разными хозяевами. В последнем официальном статистическом сборнике

внутренне-политической жизни Китая и не менее ловкими финансовыми комбинациями; напротив, в области простой торговли, Япония в Китае, как и повсюду, отступает перед своими иностранными конкурентами.

[1] Этот отдел носит в значительной мере справочный характер.

китайского министерства путей сообщения [1] (за 1921 г.) протяжение правительственных дорог (главные линии и ветки вместе) исчислено в 6.788,4 *км*, концессионированных, провинциальных и частных—4,557 *км*, итого всей жел.-дор. сети—11.354,5 километров = 7.091 миль. Цифра эта устарела, так как с тех пор добавились новые участки на ряде дорог (Лун-Хай, Пекин—Суйюань и др.). Действительно, из таблиц, помещаемых в каждом выпуске China Yearbook, видно, что с 1921 по 1923 г. протяжение правительственных дорог в эксплоатации возросло с 6.150 до 6.827 *км*. Однако за последние годы в Китае, как сказано, интенсивного жел.-дор. строительства не производилось, а потому нельзя не удивляться, когда для 1925 г. мы встречаем уже цифру 9.260 *км* правительственных и 6.000 *км* прочих железных дорог, итого 15.260 *км*. [2] В итоге наиболее правильно ограничиться утверждением, что к середине 1925 года длина железнодорожной сети Китая составляет приблизительно—$13^1/_2$—15 тысяч километров.

Эта железнодорожная сеть совершенно, разумеется, не адэкватна обширности территории и громадности населения страны. Несмотря на всю горячку жел.-дор. строительства во время борьбы за концессии и позднее, Китай по протяжению своих железных дорог все еще стоит на одном из последних мест на земном шаре.

Сравнительная длина жел.-дор. сети [3]

	Миль	Миль на 100 кв. м. площади	Населения на 1 милю ж.-д. пути
С. Штаты	252.445	8,55	404
Канада	39.384	1,10	200
Германия	38.866	19,00	1.698
Россия	38.562	1,90	3.360

[1] Republic of China, Ministry of Communications, Statistics of Government Railways for the Year ending December 31. 1921. Peking.

[2] „Chinese Economic Monthly“, издание правит. бюро экономической информации, июнь 1925 г.

[3] „China Weekly Review“ 3/I 25 г. (Шанхай). Отдельные цифры этой таблицы, вероятно, неточны, но это не изменяет ее показательности.

	Миль	Миль на 100 кв. м. площади	Населения на 1 милю ж.-д. пути
Бр. Индия	37.029	1,80	8.960
Франция	26.250	15,30	1.241
Великобритания и Ирландия	23.734	19,30	1.943
Мексика	16.210	2,10	922
Италия	11.218	9,80	8.162
Испания	9.436	5,00	1.967
Швеция	9.287	5,20	609
Япония	8.438	2,70	9.489
Бельгия	4.649	48,10	1.356
Китай [1]	6.302	0,12	73.897
1) Правител. дороги	5.750		
2) Прочие	3.726		
Итого	9.476	0,22	46.100

При этом, как показывает взгляд на карту, наличная железнодорожная сеть Китая в большей своей части сосредоточена на небольшом сравнительно куске китайской территории к северу от реки Янцзы и к востоку от меридиана, по которому проходит граница между провинциями Чжили и Шаньси (этот отрезок обнимает полностью или частью всего девять провинций, включая три маньчжурских, из 21-й, с населением в 200 милл. из 436)— огромные же пространства южного (кроме разве пр. Гуандун) и западного Китая, Монголии и Тибета остались почти или совсем нетронутыми. Для 1921 г. мы имеем следующие цифры распределения жел.-дор. сети по отдельным провинциям Китая. [2]

[1] Первая цифра, явно преуменьшенная, взята из таблицы, помещенной в упомянутом журнале. Вторую мы взяли как самое высокое из всех имеющихся исчислений.

[2] Указанный выше сборник официальной ж.-д. статист., стр. 9. Разница общего километража с предыдущей цифрой того же источника (11.345) получается от прибавления 85 *км* промышленных веток.

№№ по пор.	Провинции Китая	Правительственные дороги		Пром. вст. *км*	Проч. дор.	Итого
		Гл. линий *км*	Веток *км*			
1	Чжили	1.438	220	23	35	1.728
2	Хэнань	1.090	2	29	—	1.121
3	Цзянсу	683	16	1	28	728
4	Шаньдун	422	71	1	503	997
5	Шаньси	322	21	6	—	349
6	Аньхуй	281	—	1	—	282
7	Чжэцзян	203	6	—	15	224
8	Гуандун	192	—	18	473	683
9	Хубэй	336	3	6	30	375
10	Фынтянь (Мукд.) .	628	92	—	} 1.107	720 } 1.107
11	Гирин	124	—	—	} 1.722	124 } 1.722
12	Хэйлунцзян . . .	—	—	—	29 }	29 }
13	Хунань	324	2	—	—	326
14	Цзянси	34	—	—	136	170
15	Фуцзян	28	—	—	—	28
16	Чахар и Суйюань	261	-		—	261
17	Юньнань	—	—	—	465	465
	Итого . . .	6.366	433	85	4.543	11.439

Из этой таблицы видно, что наибольший километраж железнодорожной сети приходится на провинции Чжили, Хэнань, Шаньдун и Маньчжурию. Железных дорог совершенно нет не только в Синьцзяне, Тибете и Монголии,[1] но и в Шэньси, Ганьсу, Сычуане, Гуйчжоу и Гуанси (только эти пять провинций образуют собой площадь в 550.000 кв. миль с населением около 100 милл. человек).

Разумеется, оценивая слабое развитие в Китае железных дорог, нельзя упускать из виду, что Китай богат водными путями сообщения. Помимо длинной береговой линии, Китай располагает довольно густой сетью рек и каналов. Из первых выделяются: в Маньчжурии Амур, Аргунь, Уссури, Сунгари, Нонни, Ялу и Ляо; в северном Китае—Хуан-хэ (Желтая река), в Центральном Китае—Янцзы, на юге—Си-цзян (Западная река) и др.—все судоходные на более или менее значительном протяжении [2] и об-

[1] Если не считать той монгольской области, которая прорезается крайним западным флангом КВжд и дороги Сыпингай—Таонань, и другой области, в которую ныне (с 1923 г.) проникает головной участок дороги Пекин—Суйюань.

[2] Янцзы—на протяжении 1.600 *км* от устья; но Хуан-хэ—только на среднем течении и только для джонок.

ладающие бесчисленным количеством притоков. Из числа вторых заслуживает упоминания Великий Канал, протяжением около 1.000 миль, начинающийся близ Ханчжоу в Чжэцзяне и оканчивающийся в Тяньцзине (Чжили).[1] Это обилие водных путей, замечает упомянутый официальный статистический обзор за 1921 г. (стр. 9), всегда будет создавать для Китая более благоприятное положение, чем то можно думать на основании одной лишь статистики ж.-д. путей. Однако тут же приходится заметить, что указанные водные пути (особенно каналы) сосредоточены преимущественно в восточной и южной части Китая и даже там их, разумеется, недостаточно. В общем пока положение таково, что значительная часть китайской внешней и внутренней торговли все еще проходит по старым караванным путям, проложенным в незапамятной древности.[2] Разумеется, подобного рода товарное сообщение, часто являющееся даже не гужевым, а вьючным, по своей медленности и дороговизне совершенно не соответствует потребностям современного товарообмена. Как это состояние путей сообщения отражается на торговле и экономике вообще,—можно видеть хотя бы из следующего маленького примера. На Тунгуаньских копях, в центральном угольном районе в сев. Шэньси, тонна угля стоит 4 мексиканских доллара. Тот же уголь в Саньюане (меньше 75 верст от копей) стоит уже 20 мексиканских долларов; в Сианьфу (125 верст от копей) 35—40 мексиканских долларов. Эти необычайные цифры связаны отчасти с налоговым обложением товаров в пути, но основная причина—дороговизна самого транспорта. („Chinese Economic Bulletin“, № 190 от 11/X 1924 г.) В свете подобных примеров понятно, что в обзоре внешней торговли Китая за 1924 г. (Foreign Trade of China 1924; Part I, Report and abstract of statistics, Шанхай, 1925 г.)

---

[1] Mongton Chih Hsu замечает, впрочем (цит. соч. стр. 13), что после проведения дорог Тяньцзинь—Пукоу, Нанкин—Шанхай и Шанхай—Ханчжоу, канал этот потерял большую часть своего значения.

[2] У Морзе, Trade and administration of China, изд. 3-е, 1921 г., стр. 332 и след., мы находим целый длинный список этих путей, среди которых (если внести поправки в связи с постройкой железных дорог за последние 20 лет) выделяются по своему торговому значению следующие: 1) Кантон—Нань-нин (Гуанси)—Бай-сэ (Posch) (по Западной реке), оттуда вьючным путем в Юньнань и Гуйчжоу, 2) Шаочжоу—Чжучжоу (недостроенная часть Кантон-Ханькоуской ж. д.), 3) от Шаочжоу на северо-восток в Наньчан (Цзянси) через Мелинский перевал, 4) От Сианьфу (столица Шэньси, до которой близко доходит дорога Лун-Хай) на запад в Ланьчжоу (Ганьсу) и Кашгар (Синьцзян), 5) от Датун (на Пекин-Суйюаньской дороге) до Тайюаньду (столица Шаньси) и оттуда на Сианьфу, 6) Ланьчжоу (Ганьсу)—Коконор—Лхасса (Тибет), 7) Сианьфу—Чэнду (Сычуань)—Лхасса.

мы находим (стр. 35), с одной стороны, утверждение: „Естественное сельско-хозяйственное и минеральное богатство Китая должно было бы обеспечить ему гораздо более значительное место на мировом рынке, чем то, которое он ныне занимает“, а с другой — указание на недостаток путей сообщения, как одну из главных причин, препятствующих должному развитию торговли.

Деление дорог. В приложении I мы даем последний перечень (на 14 апреля 1925 г.) существующих в Китае железных дорог. По своей принадлежности дороги эти делятся на следующие группы:

1) Две концессионные дороги (японская Южно-Маньчжурская дорога и французская ж. д. в Юньнане) общим протяжением (с ветками) 1.763 *км*. Сюда же надо присоединить построенную и принадлежащую англичанам секцию ж. д. Кантон—Цзюлун, (Kowloon) проходящую по арендованной Англией территории (длина 47 *км*).

2) Китайская Восточная железная дорога—под смешанным советско-китайским управлением — длиной с ветками 2.202 *км*.

3) Семнадцать правительственных дорог (если считать дороги Кайфын-Хэнань и Лун-Хай за одну), общим протяжением около 7.911 *км*.

4) Восемнадцать частных железных дорог, общим протяжением 1.095 *км*. В их сеть входят лишь три сколько-нибудь значительных линии, а именно Гуандунская секция Кантон-Ханькоуской железной дороги — 349 *км*, Цзынь-Суньнинская ж. д. (в Гуандуне)—156 *км* и ж. д. Наньчан—Цзюцзян (Kwihiang) (в Цзянси)—128 *км*; остальные представляют собой сравнительно короткие или узкоколейные ветки.

5) Двадцать частных промышленных дорог (тоже коротких или узкоколейных) общим протяжением около 374 *км*.

Как видно из этого перечня, главную часть китайской железнодорожной сети представляют правительственные дороги,[1] с одной стороны, и концессионированные (вместе с КВжд)—с другой; что касается частных (кроме разве трех особо упомянутых) и промышленных, то они самостоятельного значения не имеют и на них в дальнейшем можно не останавливаться.

---

[1] Нужно подчеркнуть, что, как явствует из всего предшествующего, юридическая принадлежность этих дорог Китаю не изменяет того обстоятельства, что большая часть этих дорог, будучи обременена иностранными долгами, находится в той или иной степени под иностранным контролем.

Финансовое положение правительственных дорог. [1] Вся сумма капитальной стоимости правительственных железных дорог [2] (без Лун-Хай, Чжучжоу—Пинсян, Чжанчжоу—Амой и Кантон—Саньшуй (Sanshui) исчисляется (1923 г.) в 635,3 милл. кит. долларов, из которых на счет стоимости пути и оборудования относится 629,1 милл., иной материальной собственности—4,2 милл. и нематериальных статей—2,0 милл. [3] Если к этим цифрам прибавить примерную стоимость пути и оборудования пропущенных четырех линий (приблизительно 75 милл. долларов), то общая сумма, вложенная в правительственную ж.-д. сеть, составит свыше 700 милл. кит. долларов. [4]

Для характеристики стоимости важнейших дорог приведем следующую таблицу: [7]

Стоимость пути и оборудования в кит. долл. на 1 км жел. дороги.

Правительственные дороги	1921 г. [5]	1923 г.
Пекин—Ханькоу	89.556	91.936
Пекин—Мукден	75.470	95.936
Тяньцзинь—Пукоу	97.230	107.623
Шанхай—Нанкин	99.694	100.755

[1] Детальная финансовая статистика имеется в нашем распоряжении лишь применительно к правительственной железнодорожной сети. Мы располагаем некоторыми данными и по концессионированным дорогам и КВжд, но, во-первых, они не полны, а во-вторых, неизбежные различия в системе финансовой отчетности делают затруднительным какое-либо суммирование соответствующих цифр по ж.-д. линиям, принадлежащим разным хозяевам. Ввиду этого мы ограничиваемся приведением в тексте материала, характеризующих финансовое положение правительственной сети, с указанием тех данных, которые у нас имеются по другим дорогам, в подстрочных примечаниях.

[2] Собственно: актив по использованию капитала (investment assets). В балансе китайской правительственной ж. д. сети актив слагается из трех элементов: а) investment assets, б) working assets (касса, склады и пр.) и в) deferred debit items (авансы правительству, платежи, произведенные авансом и пр.).

[3] China Yearbook 1925—26 г., стр. 34, также „Chinese Economic Monthly" июль 1925 г.

[4] Расходы по сооружению КВжд на 1 января 1923 г. исчислены: а) общие расходы по постройке 347,7 милл. руб., б) счет дефицита по эксплуатации 178,6 милл. руб. (Статистический Ежегодник КВжд 1924 г.). Соответствующих точных цифр по концессионированным дорогам у нас нет. Если бы нужно было грубо и на глаз определить общую сумму капитала, вложенного во все железные дороги, пролегающие на территории Китая, мы рискнули бы предложить следующие цифры: для концессионированных дорог и КВжд (не считая дефицита по эксплуатации) 650—700 милл. кит. долларов, для частных и промышленных веток 50 милл. китайских долларов, а всего вместе с правительственными дорогами 1,1—1,5 миллиардов китайских долларов. Это вычисление, повторяем, более чем приблизительное.

[5] Statistics of Government Railways 1921 г., табл. VIII.

[7] China Yearbook 1925—26 г.г., стр. 345.

Правительственные дороги	1921 г. [1]	1923 г. [2]
Шанхай—Ханчжоу—Нинбо	79.756	81.452
Пекин—Сюйуань	71.502	63.757
Чжэн-Тай (Шаньси)	97.841	100.187
Даокоу—Цинхуа	54.533	54.778
Кайфын—Хэнань	74.834	80.090
Гирин—Чанчунь	62.304	66.903
Кантон—Цзюлун (Kowloon)	110.630	111.105
Хубэй—Хунань	138.375	140.533
Сыпингай—Таонань	54.632	72.330
Цзяо-Чжоу—Цзинаньфу	?	81.075
Чжучжоу—Пинсян	53.552	?
Чжанчжоу—Амой	115.101	?
Вся правит. жел.-дор. сеть	88.063	92.146

Этой стоимости соответствует весьма значительный долг. Установление его точной цифры затруднительно прежде всего в виду многообразия валют и колебаний валютных курсов, а также вследствие текучести самого долга. Последние официальные данные о задолженности как самого министерства путей сообщения, так и железных дорог, даны нами в приложении III; данные об иностранной задолженности железных дорог, исчисленной на 31 декабря 1925 г. в приложении VI. [3]

Финансовые результаты работы правительственной сети за последние годы представляются в след. виде (в милл. кит. дол.): [4]

	1920	1921 [5]	1922 [5]	1923	1924
Операционные доходы	91,1	96,5	99,6	119,8	118,3
„ расходы	42,8	54,0	56,7	65,2	68,4
Чистый операционный доход	48,7	42,5	42,9	54,6	49,9
Операционный процент (отношение расходов к доходам)	46,8%	56,0%	57,0%	54,4%	57,8%

[1] Statistics of Government Railways 1921 г., табл. VIII.

[2] China Yearbook 1925—26 гг., стр. 315.

[3] Что касается задолженности концессионированных дорог, то: 1) долг ЮМжд (как мы видели 234 милл. иен) связан не с одной дорогой, но и с другими предприятиями Общества, не имеющими непосредственного отношения к линии; 2) долг КВжд правительству СССР (других крупных долгов у дороги нет), исчисляемый ныне громадной суммой (по балансу на 1/I 1924 г. свыше 1.200 милл. руб.), есть не что иное, как колоссально возросший, вследствие накопления процентов, основной капитал дороги (этот капитал был дан именно российским правительством в форме покупки облигаций общества и выдачи ему особых приплат на покрытие дефицита, на улучшение дороги и т. п.); 3) о нынешней задолженности французской дороги нам ничего неизвестно.

[4] „Chinese Economic Bulletin“ от 8/VI. 23 г. № 30, от 7 марта 1925 г. № 211, от 9/V 25 г. № 220. Цифры за 1920—1922 г. — окончательные, за 1924 г.—провизорные.

[5] Без Шаньдунской дороги, которая вернулась к Китаю позднее.

	1920 [1]	1921 [1]	1922 [1]	1923	1924
Дебет по доходу	11,2	16,3	18,6	32,4	29,6 [2]
Кредит по доходу.	3,3	2,5	1,7	1,7	2,3 [2]
Чистый дебет.	7,8	13,8	16,9	30,8	27,3 [2]
Избыток (surplus)	40,8	28,7	26,0	23,8	22,6 [2]

Таблица эта [3] нуждается в некотором пояснении. Вторая ее часть (счет доходов и расходов) представляет собой, по опре-

[1] Без Шаньдунской дороги, которая вернулась Китаю позднее.

[2] В эти цифры финансовых расчетов не входит счет дороги Лун-Хай, [illegible]ние которого еще более сократит чистую прибыль за 1924 год.

[3] В дополнение к этой таблице мы можем привести следующие данные, [illegible]щиеся финансового хозяйства концессионированных дорог:

Китайская Восточная жел. дор.

(в милл. рублей)

	По эксплуатации			По особым предприятиям			Всего		
	Доход	Расход (включая новые работы)	Прибыль или убыток	Доход	Расход	Прибыль и и убыток	Доход	Расход	Прибыль или убыток
[illegible]	21,2	11,[illegible]	6,4	1,2	13,5	—12,3	22,4	28,3	+ 5,9
1914	22,6	15,4	7,2	1,4	13,2	—11,8	24,0	28,6	— 4,6
1915	39,4	17,6	21,8	1,8	10,8	— 9,0	41,2	28,4	+12,8
1920	59,5	51,1	7,6	2,5	11,7	— 9,2	62,0	63,6	— 1,6
1921	39,9	38,0	1,9	2,1	6,5	— 4,4	42,0	44,5	— 2,5
1922	37,4	28,6	8,8	2,1	5,2	— 3,1	39,5	33,8	+ 5,7
1923	36,2	26,2	10,1	1,3	4,8	— 3,5	37,6	31,0	+ 6,6

(Стат. Ежегодник КВжд 1924 г.).

делению официального статистического сборника за 1912 г. (стр. 22), „статьи, вытекающие из отношений имущественных

Те же цифры за три последние хозяйственные года:

	По эксплуатации			Всего от работы дороги		
	Доход	Расход	Прибыль	Доход	Расход	Прибыль
1922/23	38,0	23,2	14,8	38,7	30,1	8,6
1923/24	33,6	22,8	10,8	33,7	27,6	6,1
1924/25	43,3	21,9	21,4	43,5	26,7	16,8

(Данные Эк. Бюро КВжд; опубликованы в „Новостях Жизни" от 3 X. 1914 г.).

Южно-Маньчжурская жел. дор.
(со всеми подсобными предприятиями) в милл. иен

	Приход	Расход	Чистая прибыль	% к расходу
1907 (1-й год эксплуатац.)	12,5	10,5	2,0	21
1921/22	147,1	115,7	31,4	27,1
1922/23	170,0	134,9	35,1	26,0
1923/24	185,7	150,9	34,8	23,1

Результаты эксплуатации самой железной дороги составили в 1923/24 приход—92,3 милл. иен, расход—27,4 милл. иен, чистая прибыль—64,9 миллионов иен., а за вычетом падающей на дорогу доли общих расходов (8,4 милл.)—56,5 милл. иен.

(Отчет О-ва ЮМжд за 1923/24 г.)

Юньнаньская железная дорога (франков)

	1922 г.	1923 г.
Все доходы	28.241.625	35.093.717
Все расходы	21.210.786	26.478.266
Прибыль	7.030.839	8.615.451

China Yearbook 1925/26 г.

Дорога Кантон Цзю-Лун (Kowloon) (брит. секц.) в кит. дол.

	1922 г.	1923 г.
Все доходы	710.295	474.722
Все расходы	562.144	523.513
Прибыль	148.151	151.209

(China Yearbook 1925/26 г.)

в отличие от эксплуатации". Важнейшую из этих статей представляют собой платежи по долгу. Так, если взять 1921 г., по которому имеются подробные данные, то из 16,3 милл. дебета по доходу 12,3 относятся за счет процентов по обеспеченному долгу, 1,9—процентов по текущему долгу и 0,6—амортизации долга. В остальном в дебете фигурируют дивиденды (на некоторых правительственных дорогах существуют частные акционеры), налоги, рента, потери на курсе и проч., в кредите—доход от ценных бумаг, проценты по долгу дорогам, доход от имущества, сданного в аренду, выигрыши на курсе и проч.

Что касается „избытка", то он вычислен—по крайней мере, до 1922 г.—без принятия во внимание процента на вложенный в дороги государственный капитал. Если этот процент будет понижен, то прибыль значительно сократится; так, в 1921 г. при избытке в 28,7 милл. за вычетом 5% на государственный капи- ... 231 милл. долл.)—11,6 милл. дол. остается чистой при- ... только 17,1 милл. долларов.[1]

...нализ результатов эксплуатации по отдельным дорогам[2] по- ...ает, что за последний год наиболее доходными оказываются ...-Ханькоуская (в 1924 г. чистый операционный до- ... 16 милл., чистая прибыль—12 милл.), Тяньцзинь-Пукоу- ... (в 1924 г. 7,9 и 2,7 милл.), Шанхай-Нанкинская ... и 2,4 милл.), Чжэндин-Тайюаньская (2,3 и 2,1), ...ай (2,0 милл.)[3] и Шандуньская (3,7 и 1,9 милл.). ... одного миллиона чистой прибыли дают дороги Кайфын— ... (1.182 тыс. и 965 тыс.), Пекин—Мукден (5,366 тысяч ... тыс. кит. долларов), Шанхай—Ханчжоу—Нинбо (1.346 и ...ыс. кит. долларов), Гирин—Чанчунь (750 тыс. и 399 тыс.), ...—Цинхуа (1.074 тыс. и 791 тыс.). Бездоходны, но и ...циты дороги Сыпингай—Таонань и Чжучжоу—Пинсян; ...г дефицит дороги Хубэй—Хунань (Учан—Чжучжоу), дающая ... операционного дохода всего 115 тыс. кит. долларов при ... дебете по доходу 1.987 тыс. (чистый убыток 1.872 тыс.), Кантон—Цзюлун (Kowloon) (операционный убыток 43 тыс., общий—

[1] Statistics of Gov-nt Railways 1921 г.

[2] „Chinese Economic Bulletin", № 220 от 9/V 1925 г.

[3] Данные о дебете и кредите по доходу отсутствуют.

671 тыс. кит. долларов) и (с недавнего времени) Пекин—Суйюань (чистый операционный доход—2.576 тыс., чистый дебет по доходу—3.623 тыс.; чистый убыток—1.056 тыс.).

Приведенные данные позволяют формулировать следующие общие замечания относительно финансового положения правительственной железнодорожной сети:

1) Операционный процент (отношение операционных издержек к валовому доходу) имеет тенденцию к повышению (он повысился в среднем с 46% до 58% за 5 лет 1921—24), а процент прибыли к доходу соответственно идет вниз. Таким образом рентабельность китайских железных дорог как будто понижается. Надо, однако, иметь в виду, что по своей абсолютной величине чистый операционный доход всей правительственной сети за годы 1921—1924 остался почти на том же уровне, а с другой стороны, финансовые результаты эксплуатации концессионированных дорог чрезвычайно благоприятны.

2) Железные дороги Китая страдают от чрезмерной капит лизации. Ниже нам еще придется говорить о том, во что об шлась Китаю помощь иностранного капитала, и насколько э помощь удорожила постройку. Здесь достаточно указать, ч у правительственных дорог громадная и все возрастающая час чистого операционного дохода поглощается статьей „чистого д бета по доходу“, выросшей за пять лет на 300%. Имен этим, т.-е., конкретно, платежами по заграничным долга объясняется такое резкое за эти пять лет сокращение избыт и чистой прибыли (почти в 2 раза).

Для ясности нужно подчеркнуть, что рост „дебета по доход объясняется отчасти потерей на курсе (большая часть китайск ж.-д. долга—в иностранной валюте, соотношение которой с ребром с 1921—22 г.г. значительно ухудшилось для последнего),[1] главным же образом наступлением сроков амортизационным платежам, усилившим финансовое давление на дороги.

3) Последние годы китайский транспорт работал в исключительно невыгодных условиях. В течение всех последних лет в стране свирепствовала гражданская война, сопровождавшаяся обычным

---

[1] Соотношение это видно из следующих цифр. Средний годовой курс таможенного (хайгуанского) таэля (=1,5 кит. дол.) составлял на американские доллары в 1915—0,62, в 1916—0,79, в 1917—1,03, в 1918—1,26, в 1919—1,39, в 1920—1,24, в 1921—0,76, в 1922—0,83, в 1923—0,80 и в 1924—0,81 ам. дол.

расстройством транспорта, — это обстоятельство отразилось почти на каждой из правительственных линий. С другой стороны, в 1920—25 г.г. в районах, обслуживаемых наличными железными дорогами, произошло несколько серьезных бедствий в виде наводнений, голода и пр., что также не могло не отразиться на положении вещей. Наконец, эти годы явились периодом депрессии на мировом рынке, которая не могла не ощущаться и китайской торговлей. Если принять все это во внимание, то описанное финансовое положение дорог нельзя не признать удовлетворительным свыше всякого ожидания. Приведенные цифры служат доказательством, что рентабельность железных дорог в Китае при нормальных условиях должна быть чрезвычайно высока. Вместе с тем она показывает, что в этой области, как и во многих других, гражданская война в Китае экономически не столь разрушительна, как обычно полагают.

[illegible] заключение нужно отметить, что за последние годы все [illegible] железные дороги Китая, находятся под кон[illegible] в руках провинциальных милитаристов, к которым по[illegible] ж.-д. доходы. Центральное правительство, которому [illegible] принадлежат, на деле не извлекает из них никаких [illegible] Как мы увидим ниже, господство милитаристов над [illegible] дорогами затронуло до известной степени даже инте[illegible]нных кредиторов.

[illegible]*ская роль китайских железных дорог.* Вопрос [illegible] значении железных дорог Китая в экономике страны [illegible]ет вообще и, в частности, с точки зрения взаимо[illegible] с иностранным капиталом—а эта точка зрения и ле[illegible]нове настоящей работы — чрезвычайный интерес. К со[illegible] имеющиеся в нашем распоряжении материалы весьма [illegible] Китае вообще почти нет статистики (кроме статистики [illegible] торговли); собирание статистических сведений затрудняется к тому же бесконечным разнообразием мер, весов и денежной единицы; в силу этого, за указанным исключением внешней торговли, в стране до сих пор почти отсутствуют точные измерители ее хозяйственной жизни. Что касается, в частности, железнодорожной статистики, то и она с экономической стороны крайне бедна; в ежегодных сборниках этой статистики, издаваемых министерством путей сообщения на английском языке, отсутствуют, например, подробные данные о характере грузооборота правительственной железнодорожной сети и даются лишь сведения об основных то-

варных группах (земледельческие, скотоводческие, горные, лесные и промышленные продукты).[1] При таких обстоятельствах мы вынуждены отказаться от сколько-нибудь детального исследования и ограничиться грубой и приблизительной характеристикой коммерческой работы дорог.

Здесь мы прежде всего должны отметить, что в связи с чрезвычайно густым населением Китая и немалой—абсолютной, по крайней мере,—его текучестью, в китайском железнодорожном хозяйстве необычайно видную роль играют **перевозки пассажиров**. В среднем по четырнадцати правительственным линиям[2] доход от пассажирских перевозок составлял в 1921 г. 35,6% всего их дохода, а по отдельным дорогам достигал в том же году следующих цифр:

Кантон—Цзюлун	[illegible]6,57%
Шанхай—Ханчжоу—Нинбо	70,39%
Чжанчжоу—Амой	69,43%
Шанхай—Нанкин	64,52%
Хубэй—Хунань	59,54%
Кайфын—Хэнань	44,51%
Пекин—Мукден	37,32%
Тяньцзинь—Пукоу	36,62%
Сыпингай—Таонань	26,59%
Пекин—Ханькоу	23,61%
Гирин—Чанчунь	22,81%
Пекин—Суйюань	21,85%
Чжэн-Тай (Шаньси)	18,30%
Даокоу—Цинхуа	14,62%

Кроме упомянутой нами причины этого по отдельным [illegible] необычайно высокого процента, следует еще указать на [illegible] стоятельство, что некоторые дороги в силу своего гео[illegible]ского положения должны конкурировать с параллельными [illegible] путями (таково, в частности, положение дорог Кантон—[illegible], Шанхай—Ханчжоу и Шанхай—Нанкин), а эта конкурен[illegible] умеется, гораздо слабее или даже вовсе не существует в сфере пассажирского транспорта.

---

[1] В отношении концессионированных дорог в Маньчжурии и в Юньнане имеются более подробные данные, но эти дороги (с экономической точки зрения) имеют в конце концов местное значение, и соответствующие материалы не разрешают общего вопроса в общекитайском масштабе. Автор должен, впрочем, оговориться, что он допускает существование нужных материалов и даже готовых исследований на кит. языке, но, к сожалению, за незнанием этого языка он не может ими воспользоваться.

[2] В их число, между прочим, не входит Шаньдунская дорога.

[3] Statistics of Gov. Railways, 1921 г., стр. 27.

Интересно, что в Маньчжурии, где население гораздо реже, ... нкуренция водных путей, при всем их обилии, слабее, кар... получается совершенно обратная: ЮМжд, напр., в 1923/24 году ...чила от перевозок пассажиров всего 13,4 милл. иен из об... дохода от эксплуатации 92,3 милл. иен (в том числе от ... в 72,6 милл. иен). [1] Соответственно в только что приведен... табличке наименьшее относительное значение пассажирских ...возок замечается у дорог, пролегающих через Маньчжурию ...н—Чанчунь, Сы-Тао) или через редко-населенный северо... Китая (Пекин—Суйюань); наибольшее—у южных и при... ...ских дорог, в районе которых существует развитая сеть ... путей. Во всяком случае средний для всей сети процент ... от пассажирских перевозок достаточно высок, чтобы мы ... вправе подчеркнуть значение этих перевозок, как важной ...ической функции железных дорог. [2]

...рузовое движение на всей правительственной ж.-д. сети со... ...ило в 1921 г. 24.996.331 метр. тонн., [3] в 1922 г. ...550.570 метр. тонн [3] и в 1923 г. 29.625.747 метр. тонн. ...ло километро-тонн за те же годы составляет 4.709.939.148 [3] ...олная цифра), 3.981.534.813 [3] и 5.136.741.083.

Размеры жел. дор. перевозок за последние 15 лет значи...но выросли. Так, Пекин-Ханькоуская дорога в 1911 г. ...евезла 1,9 милл. метр. тонн, а в 1921—5,459 тыс. тонн; ...кин-Мукденская в 1911—3,2 милл. тонн, а в 1921— ... милл. тонн; Шанхай-Нанкинская в 1911 г.—0,3 милл. тонн ...921—2,1 милл. тонн.

За последние годы на важнейших дорогах было перевезено ... метрич. тонн).

	1921 г.	1922 г.	1923 г.
Пекин—Ханькоу	5.359	4.135	5.758
Пекин—Мукден	8.010	5.504 [4]	8.012
Тяньцзинь—Пукоу	3.546	2.921	3.036
Шанхай—Нанкин	1.321	1.459	1.614
Шанхай—Ханчжоу—Нинбо	650	782	871
Пекин—Суйюань	1.407	1.373	1.962
Чжэн-Тай (Шаньси)	1.348	1.241	1.787

[1] Отчет О-ва ЮМжд. за 1923/24 г.

[2] Для справки отметим, что в 1923 г. на правительств. сети ж. дорог было перевезено 40.444.657 пассажиров и сделано 3.413.430.982 пассажиро-километров, что составляет 504.671 пасс.-килом. на каждый километр пути в эксплоатации (China Yearbook 1925/26 г., стр. 342).

[3] Суммы, отмеченные этим знаком, не включают в себя данных о Шаньдунской дороге.

[4] Только секция Пекин—Шанхайгуан.

	1921 г.	1922 г.	1923 г.
Даокоу—Цинхуа	1.018	1.110	1.314
Кайфын—Хэнань	728	540	601
Гирин—Чанчунь	790	774	786
Чжанчжоу—Амой	3,3	4,8	—
Хубэй—Хунань	352	410	364
Чжучжоу—Пинсян	414	404	—
Кантон—Цзюлун (кит. секция) . .	83	140	148
Цзяо-Чжоу—Цинаньфу	—	1.026[1]	1.969
Сыпингай—Таонань	380	447	586
Юньнаньская жел. дор.	170	365	426
КВжд (милл. пудов).	125	152	171
ЮМжд (милл. пудов).	1921/22—576	1922/23—667	1923/24—740

Понижение цифры перевозок в 1922 и 1923 г. на дорогах северного Китая объясняется частью гражданской войной, частью наводнением, голодом и проч. бедствиями в этом районе.

По группам перевозимых правительственной сетью грузов эта общая цифра за 1921 г. (последний, по которому опубликованы детализированные данные) распределяются следующим образом:[2]

	Перевезено (тыс. метр. тонн)		Пробег (милл. *км*-тонн)		Доход от ревозки ми кит. дол	
		%%		%%		%%
1) Продукты земледелия . .	5.675	22,1	1.495,8	32,0	21,9	40,
2) „ животноводства.	409	1,6	91,2	2,0	2,5	4,
3) „ горн. пром-сти.	11.688	46,6	1.884,0	40,3	16,0	29,5
4) „ лесные	694	2,7	107,4	2,3	2,0	3,7
5) „ промышленные.	2.438	9,6	454,5	9,8	9,5	17,5
6) Материалы д/др. дорог. .	338	1,3	90,0	1,9	0,6	1,1
7) Служебные грузы	3.754	16,1	544,1	11,7	1,9	3,4
Итого	24.996	100	4.667,1[3]	100	54,4	100,0

Эта таблица показывает, что почти половина всех грузов, поступающих на станции правительственной железнодорожной сети суть продукты горной промышленности (главным образом, уголь и соль, а также железная и иная металлическая руда),

[1] Апрель—сентябрь.

[2] Statistics of Gov. Rlys 1921 г., таблицы XXIX—XXXII; по 14 дорогам.

[3] Если добавить нераспределенные данные по дороге Кайфын—Хэнань, то получится 4.709,9.

которые равным образом занимают первое место по числу километро-тонн (хотя лишь второе по доходу). В эту группу не включен уголь для надобности самих жел. дорог, который отнесен в графы 6 и 7. Столь яркое преобладание минералов объясняется в значительной мере той связью, которая с самого их появления существовала у железных дорог Китая с горно-промышленными предприятиями. Ряд линий (Пекин—Мукден, Чжучжоу—Пинсян, Даокоу—Цинхуа и др.) прямо строились для того, чтобы дать выход продукции определенных уже существовавших рудников; другие (Шаньдунская, Пекин—Ханькоу и проч.) равным образом при самом своем возникновении были связаны с горными интересами, хотя бы эти последние реализовались одновременно или несколько позднее. (К этой же последней категории следует отнести и ЮМжд, которая не вошла, разумеется, в предшествующую таблицу; на этой дороге перевозки каменного угля в 1923/24 г. выразились цифрой 322,5 милл. пудов из [illegible]0,5 милл. пудов, т.-е. 43,6%), а пробег угля составил в том же [illegible]у 100,4 миллиарда пудоверст из 246,2 миллиардов (в 1921/22 г. [illegible],5 из 147,1 и в 1922/23 г.—86,2 из 230,2 миллиардов [illegible]оверст). Цифры грузооборота Шаньдунской и Юньнаньской [illegible]ог, к сожалению, отсутствуют, но и на них обеих перевозка [illegible]дуктов горнопромышленности должна была играть первостепен[illegible] роль. Напротив, на КВжд, грузооборот которой связан пре[illegible]щественно с земледелием, перевозка угля, нефти и всех вообще [illegible]дуктов горной промышленности составила в 1921 г. не более [illegible] милл. пудов из 125, а в 1923 г.—не более 20 мил. пуд. [illegible] 171 милл.

Наиболее значительные перевозки этой группы связаны по [illegible]имуществу: а) с распределением продукции угольных (в Юж. Маньчжурии, Чжили, Шаньси, Хэнане, Хунане и Шаньдуне) и соляных предприятий по потребляющим районам, а равно с вывозом угля (в 1923—г. 3,1 мил. тонн, главным образом, из южноманьчжурских портов, Тяньцзиня, Циньвандао и Ханькоу) и соли (в 1923 г.—3,7 милл. пикулей,[1] главным образом, через южноманьчжурские порты и Циндао); далее б) с подвозом к заводам и вывозом за границу железной, марганцевой, оловянной, цинковой и иных руд (в 1924 г. вывоз около 15 милл. пикулей, глав-

[1] Пикуль = 147,56 русск. фунта. Эти и последующие цифры и данные заимствованы из статистики китайских морских таможен за 1923 и 1924 годы.

ным образом из Хунана, Хубэй, Шаньдуна и Юньнаня) и в) с... зом и распределением заграничных нефтяных продуктов (ввоз в 1924 г., включая и керосин, свыше 230 милл. амери ских галлонов [1]—главным образом через Тяньцзинь, южно-м чжурские порты, Циндао, Ханькоу, Шанхай, Нанкин и Канто отчасти угля (в 1923 г. 1,3 милл. тонн, главным обр в Шанхай, Кантон и Цзюлун). Из отдельных дорог грузы группы играют наибольшую роль на Пекин-Мукденской (60% грузооборота), Пекин-Ханькоуской (55%), Шаньсийской (до 8... Даокоу—Цинхуа (88%), Чжучжоу—Пинсян и ЮМжд. (н... следней на ряду с земледельческими продуктами).

Как видно из таблицы, второе место по предъявлению г... и по пробегу и первое по доходности занимают земледе... ческие продукты. Земледелием занято в Китае около ... населения, и земледельческие продукты составляют до 73%... китайского экспорта. Если при этом в железнодорожных пе... ках они все же значительно уступают продуктам горной пр... ленности, то это объясняется, с одной стороны, характеро... дукции, в которой большую роль играют такие мало гром... продукты, как шелк, чай, а с другой—слабым развитием ... ного хозяйства в китайской деревне и сравнительно малой... честью земледельческой продукции, в громадной своей ча... требляемой на месте. Во всех этих отношениях Маньчжу... ставляет исключение, противупоставляемое собственному Ки...

Основные элементы с.-х. продукции Китая [2] суть р и с ... и центральные провинции—продукция около 400 милл. п... п ш е н и ц а (Маньчжурия и Сев. Китай—сбор около 60... бушел. по 60 англо-фунтов), п р о с о и г а о л я н (северный и средний Китай), к у к у р у з а (Маньчжурия), с о е в ы е б о б ы (... Маньчжурия—1924 г. вывезено свыше 22 милл. пикулей); далее ч а й (долина Янцзы и провинции Чжэцзян, Фуцзян, Гуандун и Юньнань), х л о п о к (Северный Китай и долина Янцзы—сбор в 1924 г. приблизительно 7,8 милл. пик.), ш е л к о в ы е к о к о н ы (Цзянсу, Гуандун, Чжэцзян, Шаньдун и среднее течение Янцзы), м а с л я н и ч н ы е с е м е н а и р а с т и т е л ь н о е м а с л о (главным образом, в Сычуане, Гуйчжоу, Хубэй, Хунане), р а м и (травяное

[1] Возможно, что керосин в железнодорожной статистике отнесен к промышл. продуктам.

[2] Данные китайского правительственного бюро экономической информации.

волокно, главным образом, в Хунане, Хубэй, Цзянси и Сычуане), пенька, табак (почти повсюду), тростниковый сахар (на Юге), масляничные орехи (главным образом, в северных провинциях—Чжили, Хэнань, Шаньси, Шаньдун). К этому перечню нужно добавить опиум, который, будучи нелегальным продуктом, тем не менее, производится в огромных количествах (главные производящие районы Юньнань, Шаньси, Фуцзян, Хунань, Жэхэ, Сычуан и друг.).

Большая часть перечисленных продуктов служит как для потребления, так и для вывоза. Но Китаю—особенно в отдельных его районах—в общем нехватает собственного продовольствия, и потому ему приходится ввозить большое количество хлебов из-за границы. Равным образом такие продукты, как хлопок, фигурируют и в ввозной и в вывозной статистике (вывозятся низшие, ввозятся высокие сорта).

В 1924 г. специальный экспорт и импорт важнейших земледельческих продуктов составлял по весу (в милл. пикулей):

	Вывоз	Главные пункты вывоза	Ввоз	Главн. пункты ввоза
[illegible]	—	—	13,2	Кантон, Сватоу, Цзюлун, Шанхай, Нинбо, Тяньцзинь
[illegible]на	0,1	Харбинский округ.[1]	5,1	Шанхай, Тяньцзинь.
[illegible] и гаолян .	4,1	Южно-маньчжурские порты: Дайрен, Аньдун, Ньючжуан.	—	
[illegible]за	0,2	Дайрен.	0,1	
[illegible]	22,2	Южно-маньчжурские порты; Харбин. округ и Ханькоу.	0,2	
[illegible]	22,6		—	
[illegible]	0,7	Ханькоу, Тяньцзинь, Фучжоу, Ханчжоу, Нинбо, Сантюяо, Кантон.	—	
Хлопок	1,3	Ханькоу, Тяньцзинь, Шанхай, Шази, Нинбо.	1,3	Шанхай, Циндао.
Шелк-сырец (по ценности)[1] . . .	108 милл хайг. таэл.	Шанхай, Ханчжоу, Уху, Чункинг, Циндао, Чжифу и др.	3,4 милл. хайг. таэл. шелк и шелк. прод.	Шанхай, Тяньцзинь.
Коконы (по цен.) .	14,3 милл. хайг. таэл.	Шанхай и южно-маньчжурские порты.		

[1] Харбин, ст. Маньчжурия, ст. Пограничная, Лахасусу (на Сунгари).

	Вывоз	Главные пункты вывоза	Ввоз	Главн. пункты ввоза
Рами, пенька и др. волокна	0,5	Ханькоу, Чункинг, Чанша, Цзюлун.	—	
Сахар [1]	0,4	Амой, Сватоу.	9,2	Шанхай, Ханькоу, Тяньцзинь.
Земляные орехи и жмыхи	3,8	Цинд., Шанх., Тяньц. Ханькоу, Циньвандао.	—	
Масляные семяна .	3,1	Тяньцзинь, Ханькоу, Ханчжоу, Сучжоу,	—	
Жмыхи из этих семян [1]	1,2	Шанхай, южно-маньчжурские порты.		
Растительное масло всех видов . . .	3,7	Бобов.—Юж.-маньчж. порты и Харбин окр., из земл. орех.—Кантон, чайн.—Ханькоу, деревянное—Иочжоу, Ханькоу.	2,3 милл. гал.	Канто[illegible] лун, [illegible]
Табак	0,3	Циндао, Ханькоу, Цзюцзян.	0,8	Ша[illegible].

Эти цифры дают некоторое представление о характер[illegible] вого оборота по группе земледельческих продуктов, посколь[illegible] оборот связан с внешней торговлей. Разумеется, больша[illegible] этого оборота происходит водным путем. Нужно, однако, [illegible] кнуть, что приведенная таблица не включает в себе т[illegible] экспортируемых и затем реимпортируемых в другие порт[illegible] меры этого потока весьма значительны) и что вообще бо[illegible] часть железнодорожных перевозок связана не с внешней, а с внутренней торговлей. Общее направление грузооборота как по железным дорогам, так и по водным путям может быть грубо определено следующим образом: а) подвоз к портам в производящих районах — для вывоза за границу или в другие части Китая, б) распределение из портов в потребляющих районах, в) подвоз

[1] Шелк-сырец, сахар и растительное масло не являются, строго говоря, земледельческими продуктами, и они, возможно, отнесены в ж.-д. статистике к промышленным изделиям.

земледельческого сырья и продовольствия к крупным городам и промышленным центрам, г) перевозка зерновых продуктов на Запад и Северо-Запад в скотоводческие районы, д) перевозка риса и чая на Север, а бобов, проса, хлопка и других продуктов северной и центральной полосы на Юг.

Из отдельных дорог наибольшее значение земледельческих продуктов в грузообороте наблюдается на маньчжурских дорогах: КВжд (в 1923 году одни только хлебные грузы составляли 108 милл. пудов из 171 милл.), ЮМжд (в 1923 г. перевезено хлебных грузов 204,2 милл. пуд. из общего числа 740,5 милл.) и ветках этой последней линии: Сыпингай—Таонань (почти весь коммерческий оборот относится к этой группе) и Гирин—Чанчунь (60% всех перевозок). Далее, на следующих дорогах земледельческие продукты занимают первое место в **коммерческом обороте** (т.-е. если не считать перевозок своих и чужих служебных грузов): Тяньцзинь—Пукоу (1/3 всего оборота вместе со служебными грузами), Шанхай—[illegible]ин (свыше 60% всего оборота), Шанхай — Ханчжоу — [illegible] (около 30% всего оборота).

[illegible]ужно подчеркнуть, что, как явствует из таблицы, грузы рас[illegible]иваемой категории перевозятся на большие расстояния, чем [illegible]альные продукты, и, разумеется, в среднем более рента[illegible].

[illegible]ретье место по перевозке грузов, пробегу и доходности за[illegible]т группа **промышленных изделий**.[1] Состав этой [illegible]ы, разумеется, слишком разнообразен, чтобы ее можно было [illegible]ать несколькими словами. Большую ее часть составляют, ве[illegible]но, импортируемые промышленные изделия, отправляемые по [illegible]зным дорогам из портов прибытия. В этом промышленном [illegible]орте Китая важнейшую, с точки зрения транспорта (т.-е. с принятием во внимание громоздкости), роль играют хлопчато-бумажные изделия (специальный ввоз в 1924 г. на 188,5 милл. хайгуаньтаэлей—15,6% всего ввоза), далее металлы (ввоз железа и стали в 1924 г. около 8 милл. пикулей; меди—0,6 милл. пик.; жести—около 1 милл. пикулей), цемент (1,8 милл. пикулей), краски (0,8 милл. пикулей), мука (6,7 милл. пикулей) и бумага (2,0 милл. пикулей).

---

[1] Процент, принадлежащий этой группе, по доходу дорог, естественно, почти вдвое ниже процента по весу.

Но, будучи страной, импортирующей промышленные изделия, Китай вместе с тем обладает быстро развивающейся значительной собственной промышленностью всевозможных видов. Крупные промышленные предприятия с иностранным оборудованием сосредоточены преимущественно в больших портовых городах—в частности, в Шанхае, Кантоне, Ханькоу, Нанкине, Циндао, Тяньцзине, Дайрене, Ньючжуане, Чжифу и др.; мелкие рассыпаны по всей стране. Изделия этой промышленности (особенно крупных предприятий) должны занимать немалое место в грузообороте страны за последние годы; они даже служат предметом небольшого, но растущего вывоза (в 1923 г. на 12,1 милл. хайгуан-таэлей, в 1924 г. — на 18,8 милл.). Нужно отметить, что, поскольку широкий район сбыта имеется преимущественно (хотя и не исключительно) у крупных предприятий, расположенных в портах, грузооборот всей рассматриваемой группы в общем и целом должен иметь направление от портов вглубь страны.

Из отдельных дорог промышленные продукты игра[illegible] шую роль в грузообороте линий Шанхай—Ханчжоу—Нинб[illegible] 163 тыс. тонн из 650 тыс.), Кантон—Цзюлун (в 192[illegible] место—37 тыс. тонн из 83 тыс.) и Хубэй—Хунань (в 1921 г. первое место—123 тыс. тонн из 352 тыс.).

На четвертом месте стоят лесные грузы (по проценту дохода уступающие, впрочем, место группе животных продуктов). Китай, вообще говоря, беден лесами, но последние сохранились в Северной Маньчжурии, Хунане, Фуцзяне и некотор[illegible] местах, откуда лесные материалы вывозятся в друг[illegible] Китая и за границу (специальный вывоз за границу составил [illegible] 548 тыс. кубофутов твердых пород, 111,4 милл. квадр. футов мягких пород и 2,5 милл. балансов). Сверх того, Кит[illegible] из-за границы почти втрое большее количество (в 192[illegible] циальный ввоз 1,7 милл. кубофутов твердой породы и 28[illegible] кв. футов мягкой). Фуцзяньский и хунаньский лес иде[illegible] путем, но маньчжурский вывозится по железной дорог[illegible] в 1921 г. перевезла 10,3 милл., в 1923 г.—19,0 милл. пудов леса, лесных материалов, дров и древесного угля). Из правительственных дорог наибольшее количество местных грузов отмечается в 1921 г. на Гирин-Чанчуньской дороге (в 191 тыс. тонн из общего грузооборота этой дороги в 790 тыс. тонн), далее на линиях Пекин—Ханькоу—54 тыс. тонн, Пекин—Мукден—127 тыс. тонн и Тяньцзинь—Пукоу—123 тыс. тонн.

Группа продуктов животноводства включает в себе следующие главные элементы: живой скот, шкуры и кожи, меха, шерсть, щетина, мясо и пр. Сюда же, вероятно, надо отнести яичные продукты, дичь и продукты рыболовства.

В специальной внешней торговле Китая за 1924 г. важнейшие из этих товаров участвуют следующим образом:

Наименование	Единица	Вывоз	Главным образом через порты	Ввоз	Главным образом через порты
Живой скот (лошадей, рогат. скота и сви- [illegible]	тыс. голов	316	Тяньцзинь, Шанх., Харбин. окр., Учоу, Учжоу (Цзюнчжоу), Циндао, Айгун, Цзюлун, Лаппа, Пакхой (Бэй-Хай).	21	Гуандунские порты, Харбинский окр., Шанхай.
[illegible]	т. шт.	4.989	Учжоу, Цзюлун, Лаппа.	52	
[illegible] [illegible]	г. пик. т. шт.	246 4.925	Тянцзинь, Ханькоу, Циндао, Чунцин, Шанхай.	337 т. пик.	Аньдун, Цзюлун, Шанхай, Харбин.
[illegible]	г. пик.	556	Тяньцзинь.	—	
[illegible]	м. шт.	7,1	Тяньцзинь, Харбинский окр., Ханькоу, Шанхай.	—	
[illegible]	г. пик.	65,5	Тяньцз., Ханькоу, Чунцин.	—	
[illegible]	т. пик.	282	Циндао, Харбинск. окр., Нанкин.	—	
[illegible]	г. пик. м. шт.	710 944	Нанкин, Шанхай, Ханькоу, Уху, Тяньцзинь.	незн. кол.	
[illegible] ...водоросли)	г. пик.	167	Шанхай, Чжифу (Chefoo), Ханькоу, Нинбо, Фучжоу, Сватоу, Цзюлун, Пакхой (Pakhoi).	3.137,9	Кантон, Лаппа, Цзюлун, Амой, Сватоу, Цзянлин (все в Гуандуне) и Шанхай.

Поток грузов этой категории (в частности, заметный для шерсти и мехов) движется в общем с запада на восток и с севера на

юг, так как скотоводческое хозяйство развито преимущественно в северо-западном районе (Монголия, Ганьсу, Шаньси, Шэньси и западная часть Маньчжурии). Однако от этой тенденции наблюдается много отклонений. По отдельным дорогам наибольшее количество грузов этой категории предъявляется к перевозке на линиях Пекин—Ханькоу, Пекин—Мукден и Пекин—Суйюань.

На основе всей совокупности имеющихся материалов мы можем в дополнение попытаться коротко и схематически очертить экономическую роль каждой из крупных ж.-д. линий Китая. [1]

Китайская Восточная железная дорога пролегает через Северную Маньчжурию и служит орудием ее колонизации и развития ее хлебного экспорта. КВжд является прямым транспортным путем из Сибири в Приморье, но это ее значение, особенно сказавшееся во время войны, [2] в настоящее время сошло на нет. Основой коммерческой работы дороги является в[illegible] дельческих продуктов Северной Маньчжурии, котором[illegible] уступает вывоз леса и скотоводческих продуктов [illegible] В остальном грузооборот дороги слагается преимущ[illegible] ввоза южно-маньчжурского и приморского угля и [illegible] импортных товаров. Южно-Маньчжурская [illegible] дорога вместе с ее многочисленными ветками (вкл[illegible] Гирин—Чанчунь и Сыпингай—Таонань) обслуживает то[illegible] с.-х. продукции как Северной, так и Южной Маньчжу[illegible] вывоз (в обоих направлениях) угля из принадлежа[illegible] Фушунских и др. копей, вывоз леса из Северной [illegible] и всю вообще торговлю Южной Маньчжурии чере[illegible] Дайрен (в 1924 г.—7,78% всего дохода морски[illegible] Аньдун (1,98%), Инкоу или Ньючжуан (1,34%). В [illegible] роги развита немалая промышленность—включая [illegible] предприятия тяжелой индустрии—Аньшань (принадлежит дороге) и Пенчиху, маслобойное производство в Дайрене и др. пунктах и проч. Пекин-Мукденская дорога—первая из правительственной сети по количеству перевозимых грузов—обслуживает крупнейшее угольное предприятие Китая—Кайланские копи (близ Циньвандао) и два крупных порта Тяньцзинь (в 1924 г.—9,9 всего дохода морских таможен Китая) и Циньвандао (незамерза-

[1] Автор вынужден подчеркнуть, что это только набросок, не претендующий на исчерпывающую точность.

[2] В 1915 г. перевезено транзитом 24,8 милл. пудов.

ющий порт), из коих первый является вместе с тем промышленным центром Северного Китая. Вместе с тем она служит единственной соединительной ж.-д. линией между Маньчжурией и собственным Китаем. Участок этой дороги от Пекина до Тяньцзиня является продолжением линии Пекин—Суйюань, проникающей в глубь северо-западной окраины Китая и служащей тем путем, по которому продукты скотоводческого хозяйства Монголии, сев. Шаньси, Шэньси и Ганьсу (в частности, шерсть и меха) попадают на мировой рынок—в обмен на чай, мануфактуру, скобяные изделия, табак и проч. В частности, эта дорога (на участке Тяньцзинь—Калган) играет первостепенную роль в торговле с внешней Монголией — через нее проходит главная часть монгольского импорта и экспорта. Тяньцзинь-Пукоуская дорога соединяет два бассейна рек—Желтой и Янцзы; и она обслуживает южную часть Чжили и западную часть Шаньдуна и Цзянсу. Параллельная ей дорога Пекин—Ханькоу (вторая из правительственной сети по количеству перевозимых грузов) с ее ветками в Шаньси (Чжэн-Тай) и Хэнане (Тао-Цин) является равным образом связью между Северным и Средним Китаем и обслуживает провинции Чжили, Шаньси, Хэнань и Хубэй. Эта дорога характеризуется, между прочим, тем, что вдоль нее расположено большое количество угольных предприятий (в том числе копи Пекинского синдиката) и что она служит главной артерией, питающей Ханькоуский порт (8,04% там. дохода). Дорога Лун-Хай, следуя на большом протяжении долиной малосудоходной в этой части Желтой реки, дает ныне выход к морю (через Тяньцзинь—Пукоу и Великий канал и в дальнейшем непосредственно) для продукции провинций Хэнань, Шэньси (опиум, хлопок) и сев. Цзянсу; по мере ее продолжения в глубь Шэньси и Ганьсу она будет привлекать к себе все большее количество грузов из западной части Китая (Шэньси) и впоследствии, будучи вне конкуренции со стороны водных путей, займет первое по значению место среди китайских железных дорог. Шаньдунская железная дорога обслуживает значительную часть внешней торговли этой провинции и порта Цзяо-Чжоу (4,61% там. дохода), который вместе с тем является немалым промышленным центром; она, кроме того, питается развитой в ее районе горной промышленностью, в частности, угольными копями Фаньзы, Цзучжуана и Пошана, а равно добычей (в различных местах) железной, серебряной и иных руд.

Из линий к югу от Янцзы дорога Шанхай—Нанкин служит продолжением линии Тяньцзинь—Пукоу и обслуживает район величайшего порта и промышленного центра Китая—Шанхая: [1] к ней подвозятся, кроме того, с.-х. продукты провинций Цзянсу, Аньхуй и Цзянси (рис, шелк, хлопок, яичные продукты и мн. др.). Линия Шанхай—Ханчжоу—Нинбо, все еще не законченная постройкой на середине южного участка, играет ту же роль по отношению к провинции Чжэцзян. Грузооборот обеих этих линий в значительной части складывается из подвоза к Шанхаю с.-х. продуктов для вывоза или для потребления на местных фабриках (в самом Шанхае или в одном из меньших промышленных центров Шанхайского района) и из распределения (в обратном направлении) импортируемых товаров и продуктов местной промышленности. Линия Хубэй—Хунань служит для подвоза к Ханькоу (а также Почжоу и Чанша—для переотправки водным путем) продукции этих двух провинций (в частности, сурьмяной, свинцовой и др. руд из Хунаня) к югу от Янцзы и распределения из этого порта ввозных товаров и местных промышленных изделий. С дороги Чжучжоу-Пинсян линия эта перенимает, повидимому, значительное количество угля из Пинсянских рудников для Ханьянского завода в Ханькоу. Кантонский узел (дороги Кантон—Цзюлун, Кантон—Саньшуй и Кантон—Шаочжоу) [2] обслуживает Кантон, как порт [3] и как промышленный район. Наконец, Юньнаньская дорога, не связанная с остальной железнодорожной сетью, обслуживает местный рынок, в значительной мере отрезанный от остального Китая, и, в частности, питается вывозом юньнаньского олова, сурьмы и других металлов и минералов.

Для характеристики той роли, которую сыграли железные дороги в развитии внешней торговли Китая и, в частности, в развитии тех именно портов, к которым они выходят, достаточно сравнить судьбу двух шаньдунских портов Киао-Чао (Цзяо-Чжоу) и Чжифу (Chefoo), первый из которых с 1905 г. связан железной дорогой с Цзинаньфу. [4]

---

[1] В 1924 г. 39,58% всего дохода морских таможен.

[2] Эта дорога не входит в состав правительственной сети.

[3] В 1924 г. 5,37% всего дохода морских таможен.

[4] Таблица заимствована из Morse, Trade and administration of China (3-е изд. 1921 г.), стр. 245; последние две строчки (1924 г.) добавлены из Foreign Trade of China 1924 г.

	Чжифу			Киао-Чао (Цзяо-Чжоу)		
	Ввоз	Вывоз	Оборот	Ввоз	Вывоз	Оборот
	Милл. хайг. таэлей[1]			Милл. хайг. таэлей[1]		
1900 г.	—	—	-	2,8	1,1	3,9
1904 „	21,6	12,7	34,3	—	—	—
1905 „	27,2	11,9	39,1	15,1	7,2	22,3
1911 „	16,7	13,9	30,6	23,6	19,8	46,1
1918 „	14,7	16,1	30,8	33,9	29,5	63,4
1924 „	4,4	8,7	13,1	34,6	36,9	71,5
1924 (включая торговлю с другими китайскими портами).	16,2	15,9	32,1	76,8	55,3	132 2

При всем том нужно подчеркнуть, что в некоторых районах Китая (в частности, на побережье, в долине Янцзы, отчасти на Юге и на Юго-Востоке) железные дороги, перевозка по которым естественно обходится дороже водного транспорта, имеют по преимуществу вспомогательное значение по отношению к товарному сообщению по морю и по рекам, которые остаются главными торговыми артериями.[2]

Проблема направления дальнейшего строительства. В связи со всем изложенным стоит вопрос о наиболее целесообразном направлении дальнейшего железнодорожного строительства. Разумеется, в данной обстановке вопрос этот особенного практического значения не имеет, все же в двух словах его следует коснуться.

В Китае, как известно, в разное время появлялось бесчисленное количество проектов ж.-д. линий. Проекты эти, исходившие в большей своей части от иностранцев, руководствовавшихся нередко совершенно посторонними политическими и иными соображениями, были мало между собой связаны и в целом мало сообразованы с действительными нуждами экономического развития страны. В противовес этому китайское правительство несколько

[1] Хайгуан. таэль—принятая в китайских таможнях единица ценности серебра определенного веса и пробы; равен приблизительно 1,5 кит. (мекс.) долларов (см. также прим. к стран. 100).
[2] Mongton Chih Hsu, цит. соч., стр. 131.

раз пыталось наметить общую схему ж.-д. строительства. Из этих попыток заслуживают быть отмеченными следующие:

1) Еще со времени маньчжурской династии министр путей сообщения Тзен-Чен-Сюян предложил предпринять постройку следующих четырех магистралей, имеющих своим центром Пекин:[1]

а) Северная магистраль: Пекин через Калган и Ургу в Кяхту.

б) Восточная магистраль: Продление Пекин-Мукденской дороги через Чаоян и Цицикар до Айгуна.

в) Западная магистраль: путем продления Шаньсийской дороги от Тайюаньфу до Ланьчжоу и дальше на запад.

г) Южная магистраль: от Пекина на Кантон через Ханькоу.

В настоящее время часть этого проекта реализована, при чем линия „а" выстроена до Калгана с отклонением затем на Суйюань и Баотоу; линия „б" заменилась дорогой Лун-Хай, линия „г" будет закончена с достройкой среднего участка Кантон-Ханькоуской дороги.

2) В сентябре 1912 г. Сун-Ят-Сен, только что отказавшийся в пользу Юань-Ши-Кая от президентства, был поставлен китайским правительством во главе Chinese National Railway Corporation — правительственной организации, задачей которой являлось финансирование и постройка железных дорог в Китае. Корпорация эта успела заключить один выгодный для Китая контракт (4 июля 1913 г. с английской фирмой Паулин о постройке дороги Кантон—Чунцин). Вскоре разразилась вторая революция во главе с тем же Суном, и Юань-Ши-Кай распустил корпорацию и аннулировал контракт. Тем не менее, корпорация успела выработать план будущего ж.-д. строительства, одобренный министерством путей сообщения и сводившийся к постройке следующих магистралей:[2]

1. Центральная: с севера на юг—начинаясь в Монголии через провинц. Шаньси и Ханькоу до Гуанси и Гуандуна.

2. Восточная—из Маньчжурии через Чжили, Шаньдун, Цзянсу, Чжэцзян, Фуцзян до Гуандуна.

3. Линия северной параллели—от Хайчжоу через Хэнань, Шэньси, Ганьсу в Синьцзян.

4. Линия центральной параллели — от Нанкина через Учан (Хубэй) в Сычуань.

[1] Mongton Chih Hsu, стр. 120 и сл., 130 и сл.
[2] China Yearbook 1925—26, стр. 709—720.

3) В докладе, представленном в феврале 1925 г. комиссией по финансовому переустройству маршалу Дуань-Дзи-Чжую, затрагивается также вопрос о ж.-д. строительстве и указывается на необходимость в первую очередь предпринять: а) достройку дороги Кантон—Ханькоу, б) постройку дороги от Ханькоу—на Ичан и дальше к границе Юньнаня, в) постройку ответвлений Пекин-Суйюаньской дороги, с одной стороны, на северо-восток—на соединение с линией Сыпингай—Таонань, а с другой—на северо-запад. В дальнейшем указывалось на желательность соединения существующей ж.-д. сети с Ургой, Кашгаром, Урумчи и т. д.

4) В самое последнее время (летом 1925 г.) нынешний министр путей сообщения Це-Тун-Чио представил Дуань-Дзи-Чжую меморандум, в котором предложил следующий план: [1]

1. Продление Пекин-Мукденской железной дороги от Цзиньчжоу до Таонаньфу.

2. Продление дороги Лун-Хай до Илийского края (Синьцзяна).

3. Достройка Кантон-Ханькоуской дороги.

4. Продление Пекин-Суйюаньской дороги до Кяхты.

Во всех этих схемах есть, несомненно, много общего и основные их черты (центрально-азиатский путь, трансманьчжурский путь, трансмонгольский путь, путь, пересекающий весь Китай с севера на юг) надо думать рано или поздно будут реализованы. Но эти грандиозные предприятия во всяком случае—дело далекого будущего; параллельно с ними и впереди их будет, несомненно, развиваться постройка многочисленных железных дорог меньшего протяжения. Поскольку направление этой постройки будет определяться экономическими нуждами Китая, нам кажется, что тенденцию направления будущих жел. дор. путей можно формулировать следующим образом:

1) Постройка колонизационных путей на северо-востоке (Маньчжурия) и северо-западе (Внутренняя Монголия и Ганьсу).

2) Проникновение в хозяйственные центры северо-западных и западных провинций (примерно вдоль существующих ныне гужевых путей, см. примечание к стр. 93).

3) Постройка ряда железнодорожных линий в районе верхнего течения Янцзы (несудоходного), в частности в густо-насе-

---

[1] „Far Eastern Times" (Пекин).

ленном и богатом Сычуане, а также в нетронутых еще Гуйчжоу и Гуанси.

4) Проведение ряда веток существующих дорог в наиболее населенных провинциях Чжили, Шаньдуне, Хэнане, Хубэй, Аньхуй, Хунане и Гуандуне.

Резюмируя эту тенденцию в еще более общей форме, нужно признать, что задачей железнодорожного строительства в Китае является распространение ж.-д. сети в глубь страны, во внутренние районы, наиболее бедные водными путями и все еще крайне слабо связанные друг с другом, с остальным Китаем и с мировым хозяйством. Выполнение этой задачи создаст, разумеется, мощный импульс экономического (и, в частности, внешнеторгового и промышленного) развития Китая, всю силу которого в настоящее время трудно даже предугадать.

ГЛАВА VIII

ИНОСТРАННЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ИНТЕРЕСЫ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ КИТАЯ

Общие замечания. Выше нам уже приходилось приводить утверждения, будто весь иностранный контроль над железными дорогами Китая — по крайней мере на коммерческих дорогах — имеет и всегда имел чисто финансовый характер и является простой и необходимой гарантией рациональной постановки дела на жел.-дор. предприятии и своевременных платежей по жел.-дор. займам. В дальнейшем нам еще придется выяснять, насколько соответствует действительности такое утверждение. При всем том, нельзя отрицать огромную важность момента финансирования, которое в условиях капиталистических отношений действительно является исходным пунктом и основой для всех форм политического и экономического контроля.

В настоящей главе мы пытаемся исчислить общий размер и взаимное соотношение финансовой заинтересованности иностранного капитала в железных дорогах Китая. Эта заинтересованность слагается из трех различных элементов: 1) иностранные займы и авансы, предоставленные в связи с постройкой или под

обеспечение китайских правительственных дорог,[1] 2) текущая внешняя задолженность этих дорог и 3) иностранный капитал, вложенный в концессионированные железные дороги. К сожалению, выполнение нашей задачи связано с громадными трудностями: нам приходится иметь дело с целым рядом неизвестных величин, определение которых во многих случаях носит произвольный характер и допускает возможность крупных ошибок. Эти именно трудности были, вероятно, причиной, почему в литературе мы подобного подсчета не встречаем. Мы постараемся в дальнейшем изложении подчеркнуть все те моменты расчетов, которые, с нашей точки зрения, представляются спорными, и мы во всяком случае предупреждаем читателя, что произведенное нами вычисление опирается на целый ряд совершенно условных предпосылок и само имеет лишь условное значение. Но если даже это вычисление будет признано весьма неточным, а в отдельных частях и прямо ошибочным,—все же сгруппирование последних цифровых данных, по вопросу об иностранном капитале на железных дорогах Китая, должно иметь свою ценность.

Первое затруднение, с которым нам приходится столкнуться— и притом по всем трем статьям иностранных финансовых интересов—связано с тем обстоятельством, что как железнодорожные займы, так и капиталы, принадлежащих иностранцам дорог, выражены по общему правилу в различных иностранных валютах, которые должны быть приведены к одному денежному выражению. Это обстоятельство, кстати сказать, само по себе предопределяет невозможность точного ответа на поставленные нами вопросы, так как размеры иностранного инвестирования в китайской серебряной валюте меняются изо дня в день, вследствие колебания валютных курсов (как самих по себе, так и по взаимоотношению золота и серебра). Здесь прежде всего возникает вопрос о том, производить ли перечисление в китайские доллары по курсу на золото или по текущему курсу бумажной иностранной валюты (вопрос, имеющий особое значение для франка и иены). Этот вопрос нам удалось разрешить путем наведения справок в компетентных учреждениях и выяснилось, что все виды железнодорожных займов, хотя бы они носили наименование золотых, оплачиваются по курсу телеграфных переводов на соответствующие страны, т.-е.

[1] О частных дорогах нам ничего неизвестно, но связанные с ними иностранные финансовые интересы не могут быть значительны.

по курсу бумажной валюты (там, где он отстает от паритета). Ниже будет объяснено, почему применительно к концессионированным дорогам этот вопрос в одном случае (Юньнаньская дорога) разрешается иначе. Что касается самого курса перечисления (каковым должен быть, очевидно, средний курс за определенный период), то в официальной сводке обязательств китайского министерства путей сообщения[1] оно произведено по искусственному „стандартному“ курсу, 1 ф. ст. = 10 кит. дол.: 1 дол. ам. = = 2 кит. дол.: 1 иена = 1 кит. дол.: 1 фр. = 0,143 кит. дол. Ввиду чрезмерного отклонения этого курса от действительного, мы воспользовались в наших расчетах[2] более, во всяком случае, адэкватным средним курсом за 1924 г., любезно вычисленным для нас китайским правительственным бюро экономической информации и основанным (в отношении главных валют) на официальном курсе хайгуан-таэля, публикуемом морскими таможнями. Принятые нами валютные соотношения таковы:

1 ф. стерл.	кит. долл.	8,19
1 ам. долл.	„ „	1,85
1 франк	„ „	0,0961
1 бельг. фр.	„ „	0,0961
1 иена	„ „	0,769
1 флорин	„ „	0,73

Насколько и этот курс далек от точности и как велика возможная ошибка,—можно судить по тому, что, по приблизительным неофициальным расчетам, за первые месяцы 1925 г. средний курс фунта стерлингов составлял уже 8,8, иены—0,745, ам. доллара—1,8275, франка—0,093. Мы остановились, однако, на средних цифрах, предложенных бюро, как официальных и притом охватывающих более длительный период времени. Нужно лишь учесть, что благодаря повышению весной 1925 г. курса фунта действительный размер (в китайской валюте) займов, выраженных в британской валюте, несколько больше показанного.

Различные китайские валюты переведены в доллары, по курсу, принятому в официальной статистике путей сообщения (будучи соотношением двух серебряных денежных единиц, этот курс сра-

[1] Tables showing various obligations of the Ministry of Communications, calculated up to January 31. 1923.

[2] Кроме упомянутого случая с Юньнаньской дорогой, где перечисление производится на золото.

вительно мало колеблется). Из этих валют (кроме доллара) в нашем вычислении встречаются только две:

1 куппи-таэль . . . . 1.50 кит. дол.
1 шанх. „ . . . . 1,35 „ „

Общая сумма иностранного капитала, вложенного в китайские железные дороги, слагается, как сказано, из трех элементов. Из них в наибольшей мере поддается учету статья: железнодорожные займы и авансы, связанные со строительством (или выкупом) правительственных железных дорог. В приложении IV к книге мы даем то, что нам представляется наиболее полным перечнем наличных внешних ж.-д. займов и авансов, составленным по самым последним и наиболее тщательно проверенным данным. И здесь, однако, имеются неточности и сомнения, хотя и второстепенного свойства, а именно: 1) что касается займов, то хотя большая их часть принадлежит к категории хорошо обеспеченных, и по существу мы особенных сомнений по этому пункту не имеем, однако нам в точности неизвестно, соответствует ли действительный ход уплаты погашения и процентов той схеме, которая установлена в подлежащих контрактах и проспектах займов (наши таблицы основаны именно на этой схеме); 2) как видно из приложения, цифра непогашенных займов рассчитана на 31 декабря 1925 г., между тем как в отношении авансов последние данные отражают лишь положение, каким оно было к концу 1922 г. Здесь нам приходится исходить из (вполне в остальном вероятного) предположения, что за три истекших года положение это особенно не изменилось;[1] 3) не вполне ясен и вопрос о соотношении иностранных интересов различных национальностей, который запутывается целым рядом моментов, а именно: 1) ж.-д. заем часто выпускается (в публику) не той организацией, которая по контракту с китайским правительством приобретает контроль над дорогой, 2) заем нередко выпускается на нескольких рынках, и притом облигации меняют в дальнейшем своих хозяев, 3) значительная часть организаций, через посредство которых заключался заем, даже если они носят флаг определенной страны, на деле представляет собой соединение капитала разных национальностей. Так, почти все бельгийские

---

[1] Эвентуальное погашение по одним авансам компенсируется, надо полагать, накоплением процентов по другим.

организации, принявшие участие в финансировании железнодорожного строительства Китая, имеют в своем составе крупную долю французских капиталов. При таких обстоятельствах самое понятие „интереса определенной национальности" оказывается довольно неопределенным. Чтобы выйти из этой неопределенности, мы ограничим свою задачу и в анализе соотношения иностранных интересов различных национальностей будем руководствоваться преимущественно национальностью того синдиката, который по контракту с китайским правительством признан доверенным держателей облигаций и в этом качестве, в конечном счете, имеет контрольные права над дорогой, с принятием, однако, во внимание входящих в состав синдиката капиталистических интересов другой национальности (если эти последние могут быть как-либо выделены).

Указанные неточности, повторяем, могут, в конце концов, иметь лишь второстепенное значение. Как явствует из приложения, общая сумма железнодорожных займов и авансов, непогашенных на 31 декабря 1925 г., составляет:

ф. ст.	27.912.076	или кит. дол. (кругло) . .	228.600.000
фр. фр. . . .	57.107.949	„ „ „ „ . .	5.488.000
бельг. ф. . . .	137.743.000	„ „ „ „ . .	13.237.000
иен	124.195.556	„ „ „ „ . .	95.506.000
флоринов. . .	25.474.000	„ „ „ „ . .	18.596.000
ам. дол. . . .	1.150.000	„ „ „ „ . .	2.127.000
куп. таэл. . .	2.000.000	„ „ „ „ . .	3.000.000
шанх. таэлей .	986.000	„ „ „ „ . .	1.331.000
кит. долларов.	2.000.000	„ „ „ „ . .	2.000.000
		Всего кит. долларов	369.885.000
		или с дальнейшим округлением	370.000.000

Текущая задолженность дорог иностранцам. Перечисленные в приложении IV займы и авансы связаны либо с самим сооружением соответствующих железнодорожных путей, либо с капитальными затратами на их оборудование. Но, помимо того, за правительственными дорогами Китая числится немалая текущая задолженность, которая притом, по причине неплатежа со стороны Китая, носит во многих своих частях достаточно застарелый характер. В составе ее имеются и иностранные кредиты. Этот иностранный „текущий" долг должен быть учтен как самостоятельная форма иностранного интереса в железных дорогах Китая.

К сожалению: 1) последние подробные данные о текущей задолженности дорог относятся к концу 1922 г.,[1] а о 1923—1925 гг. ничего неизвестно, 2) выделить из общей суммы часть, приходящуюся на внешнюю задолженность и тем более распределить ее по отдельным национальностям крайне трудно. Вследствие этого размеры и в особенности соотношение иностранных интересов по этой статье приходится определять в самых грубых и приблизительных чертах, на глаз, так сказать, с допущением значительных возможных ошибок.

Суммируя данные официальной сводки на 31/XII 1922 г. по пяти рубрикам (краткосрочные займы министерства, необеспеченные обязательства дорог, обязательства их в связи с снабжением материалами, прочие обязательства и просроченные проценты по займам) и выделяя, по возможности, то, что относится к иностранным займам, мы находим, что иностранные интересы по этой статье определяются кругло в несколько меньше, чем 40 милл. кит. долларов, из коих более 75% приходится на обязательства за полученные материалы.[2] Принимая во внимание, что за истекшие три года эта цифра должна была скорее повыситься, чем понизиться, мы можем сохранить эту цифру в 40.000.000 кит.

---

[1] „Tables".

[2] По отдельным категориям задолженности эта цифра распадается примерно следующим образом:

1) Краткосрочные займы м-ва (кругло) кит. дол.				200.000
2) Необеспеченные обязательства (к этой группе отнесены некоторые из авансов, вошедших в нашу таблицу авансов (см. приложение IV) (кругло)				—
3) Обязательства в связи с поставкой материалов (кругло) . . . . кит. дол.				31.320.000
4) Прочие обязательства (кругло) . . . . „ „				675.000
5) Просроченные к 31/XII—22 г. проценты по всем видам иностранных займов и авансов				
иен	(кругло)	898.000,	или кит. дол.	691.000
ф. ст.	„	471.000	„ „ „	3.857.000
ам. дол.	„	330.000	„ „ „	610.000
фр. фр.	„	3.065.000	„ „ „	295.000
шанх. таэл.	„	119.000	„ „ „	161.000
				5.614.000
Всего				37.809.000

Возможно, что в действительности внешняя задолженность по этой статье больше, так как некоторые суммы иностранного происхождения могли числиться за кредиторами китайского наименования.

долларов, как примерный размер иностранного текущего долга на 1925 г. [1]

Определенно крупнейшей из трех статей иностранного капитала, вложенного в концессионированные дороги, является наиболее трудным и вместе с тем наиболее ответственным, с точки зрения результатов подсчета,—здесь именно мы усматриваем самое слабое место нашего подсчета. Трудность связана прежде всего с самым вопросом о том, что именно признавать размером инвестированного в эту дорогу капитала (рыночную ли стоимость дороги, т.-е. капитализацию ее дохода, или стоимость наличных сооружений и материалов, или, наконец, совокупность истраченных в разное время на данную дорогу средств) с сложным составом некоторых из железнодорожных концессионных предприятий, наконец, просто с недостатком точных данных. В итоге приходится итти более или менее ощупью и применять различные методы к каждой из концессионированных дорог.

ЮМжд. Как мы уже указывали, акционерный капитал общества к концу операционного 1923/24 г. составил 440 миллионов иен, при чем пока распределено акций только на 380 милл. и оплачено на 321 милл. Облигационный капитал на ту же дату 234 милл. иен. Эти цифры относятся, однако, ко всему предприятию в целом, включая Фушунские рудники, Аньшаньский завод и мн. др. На создание этого предприятия было затрачено всего 536 милл. иен, [2] но из этой суммы на долю самой дороги с ее ветками приходится только 198,1 милл. иен. Из других статей непосредственное отношение к дороге могут иметь, по нашему мнению, только две — „устройство полосы отчуждения“ — 49,5 милл. иен и „различные устройства“ — 48,7 милл. иен, итого 98,2 милл. иен, представляющие собой, насколько можно судить, различные вспомогательные по отношению к дороге службы и предприятия. [3] Что касается остального — горная промышленность — 123,1 милл., порты — 39,9 м., Аньшаньский завод — 35,4 милл. и пр. пр., — то они имеют несомненное самостоятельное

---

[1] Ошибка по этой статье, во всяком случае, не может выразиться настолько значительной цифрой, чтобы она могла серьезно отразиться на результате общего подсчета, оперирующего с гораздо более крупными суммами.

[2] В том числе 92,7 милл. представляют стоимость главной линии, полученной бесплатно, конечно, от России после русско-японской войны.

[3] Часть их имеет, вероятно, самостоятельный или посторонний дороге характер, но мы не видим способа ее выделить. Надо лишь учесть, что сумма действительного финансового интереса Японии в дороге несколько меньше полученной.

экономическое значение и отнести вложенный в них капитал к железнодорожному было бы неправильно. Таким образом, финансовый интерес Японии в самой дороге измеряется суммой в 296,3 милл. иен или кругло 300 милл. иен (230 кит. долларов). Мы имеем здесь в виду **б у м а ж н ы е и е н ы**, хотя Япония, как собственник дороги, как будто бы не должна нести убытки от обесценения валюты. Дело, однако, в том, что хотя курс иены и упал на 20 с лишним процентов по сравнению с паритетом, однако японское правительство никогда не подтверждало этого обесценения; формально иена до самого последнего времени оставалась (да, пожалуй, остается и сейчас) **р а з м е н н о й** валютой (они только фактически не производят размена, который к тому же излишен вследствие запрета вывоза золота из Японии). Таким образом, Япония, да и весь мир, не знают иной иены, кроме существующей бумажной, которая попрежнему именуется золотой. Если бы паче чаяния Япония согласилась на немедленный выкуп дороги по указанной выше цифре ее стоимости,—платеж, как нам представляется, был бы произведен в бумажных иенах, которыми следовательно и нужно измерять японский интерес в дороге.[1]

Юньнаньская дорога, как известно, проходит на территории Китая только частью, другая часть находится на территории французского Индо-Китая. Единственная цифра, которой мы располагаем,—это цифра первоначальной стоимости постройки всей линии от моря до Юньнаньфу—165.000.000 франков.[2] С того времени (1910) французы, несомненно, затратили на дорогу немало средств, но если принять во внимание амортизацию, то можно считать, что французский финансовый интерес в дороге в ее целом и сейчас измеряется той же цифрой. Поскольку нас

---

[1] Можно следовать другому рассуждению. Финансовый интерес Японии в самой дороге слагается из бесспорных 198,1 м. иен и из суммы в 98,2 милл., которая предположительно представляет частью службы и предприятия вспомогательные по отношению к дороге, частью ей посторонние и самостоятельные. Если мы будем исчислять этот интерес **в з о л о т ы х и е н а х** но вместе с тем для осторожности предположим (за отсутствием других данных), что из сказанной суммы в 98,2 милл. только половина или несколько больше имеет к дороге непосредственное отношение, то получим цифру вложенного в дорогу капитала, примерно 250 милл. золотых иен, что, соответственно курсу на серебро американского доллара, дает те же 230 милл. кит. долларов.

[2] Здесь имеется некоторая путаница; Шариньон (Charignon, Les chemins de fer Chinois (1914 г.) относит эту цифру только к китайской секции дороги, но мы имеем свидетельство об обратном со стороны Mongton Chih Hsu, Railway probleme in China (1915 г.), стр. 61, которое подтверждается и другими данными.

интересует только та секция, которая проходит по китайской территории (около 60% всего протяжения) и поскольку именно ее постройка обошлась наиболее дорого, мы, как нам кажется, вправе определить французский финансовый интерес в этой секции дороги в сумме, приближающейся к 100.000.000 франков. Здесь, однако, в отличие от всего предшествующего изложения, имеются в виду золотые франки, а не бумажные. Дело в том, что французы являются не кредиторами, имеющими определенное номинальное долговое требование к дороге, а собственниками ее, и их интерес должен измеряться действительной стоимостью имущества, а не ее номинальным выражением. С другой стороны, разница между бумажным и золотым франком (и этим франк отличается например, от иены) настолько велика, что они уже в ряде случаев[1] признаны двумя различными единицами измерения. Таким образом этот пункт в нашем расчете выразится цифрой 100 милл. золотых франков.

Дорога Кантон—Цзюлун (Kowloon) (британская секция). Об этой небольшой линии, соединяющей китайскую секцию дороги того же наименования (которая останавливается на границе арендованной территории Цзюлун) с морем, нам известны только цифры капитала дороги, исчисленного в 16.247.127 кит. долларов.[2]

КВжд. Хотя по договору 31 мая 1924 г. КВжд и находится в совместном советско-китайском управлении, а в мукденском соглашении глухо затрагивается даже вопрос о делении прибыли между сторонами, однако это не может изменить того факта, что КВжд построена целиком на русские деньги и что финансовая заинтересованность в дороге ограничена одной стороной— СССР. Поэтому, с финансовой точки зрения, КВжд нужно рассматривать, как иностранную ж.-д. концессию. (Вся разница в том, что эта финансовая сторона в данном случае не определяет собой статуса дороги.)]

По балансу дороги на 1 января 1924 г.,[3] стоимость ее сооружения исчисляется в 381.456.930 р. (сюда, однако, не входят затраты, понесенные русским правительством на покрытие дефицита дороги за целый ряд лет). Капитал дороги по тому же балансу (акционерный, облигационный и иной) определяется

---

[1] В золотых франках, как самостоятельной единице, производятся, например, взносы в Лигу Наций.

[2] З. 374.

[3] Последний имеющийся в нашем распоряжении.

в 381,75 милл. руб., долг дороги русскому правительству, которое предоставило почти весь этот капитал и, сверх того, покрывало дефицит, измеряется суммой в 452,1 милл. руб., а с накопившимися процентами—колоссальной цифрой 1200,5 милл. Здесь опять мы встречаем затруднение в выборе одной из этих цифр, которой измерялся бы финансовый интерес правительства СССР. Мы полагаем, однако, что если даже: а) оставить проценты под вопросом, б) учесть, что некоторая часть сумм была израсходована дорогой на административные задания российского правительства и в) признать, что с отходом к китайскому правительству части земельного фонда дороги и различных административных функций, стоимость ее, как коммерческого предприятия понизилась,—то и при этих предположениях финансовая заинтересованность правительства СССР в КВжд, очевидно, должна измеряться цифрой, превышающей 400 милл. зол. рублей.

Всего, таким образом, иностранный капитал, вложенный в концессионированные дороги, составляет:

Иен	300.000.000	или кит. долл. (кругло) . . .	230.000.000
Фр. зол.	100.000.000	„ „ „ „ . . .	36.000.000
Кит. долл.	16247.127	„ „ „ „ . . .	16.000.000
Руб. зол. свыше . . .	400.000.000	„ „ „ „ . . .	400.000.000
		Итого к. д. . . .	682.000.000

Таким образом, если все наши предпосылки и расчеты признать правильными (а эта правильность, повторяем, условна), то **общая сумма, которой измеряется иностранная финансовая заинтересованность в железных дорогах Китая (кроме частных и промышленных веток), должна составлять кругло 1.092.000.000 кит. долларов.**

Распределение иностранных интересов. На основе всего приведенного материала мы можем теперь приблизительно определить соотношение различных иностранных интересов на железных дорогах Китая.

Британские интересы обычно считаются доминирующими в жел.-дор. хозяйстве Китая, но это верно лишь, если не принимать во внимание концессионированных железных дорог. Финансовая заинтересованность Англии связана:

а) с принадлежащей ей британской секции дороги Кантон—Цзюлун (16.000.000 кит. долл.);

б) с займами и авансами в связи с правительственными железными дорогами, которые на 31 декабря 1925 г составляют:

Ф. ст.	12.622.069	или кит. долл. (кругло)	103.375.000
Куп. таэл.	2.000.000	„ „ „	3.000.000
Шанх.	486.000	„ „ „ „	656.000
Кит. долл.	2.000.000	„ „ „ „	2.000.000
		Итого кит. д. . . .	109.031.000

или с дальнейшим округлением 109.000.000 кит. долларов:

в) британской доли в текущей задолженности китайских правительственных железных дорог. которую (очень грубо и приблизительно) можно определить круглой цифрой 7.000.000 кит. долл., а всего 132.000.000 кит. долл., или 12,2% общей суммы иностранного капитала, вложенные в железные дороги Китая. Подчеркнем еще раз, что вследствие повышения—весной 1925 г.—курса фунта стерлингов (в каковой валюте, в частности, выражены почти все британские займы), действительная цифра британских интересов (абсолютная и относительная) должна быть несколько выше показанной.

Что касается, в частности, первой группы нашего подразделения (жел.-дор. займы и авансы в связи с строительством), то из суммы британских интересов (109.031.000 кит. долл.) приходится на чисто британские займы:

Ф. ст.	7.596.869	или кит. д. (кругло)	62.218.000
Куп. таэл.	2.000.000	„ „ „ „	3.000.000
Шанх. „	486.000	„ „ „ „	656.000
Кит. доллар.	2.000.000	„ „ „ „	2.000.000
		Итого кит. долл. .	67.874.000

а на британскую долю международных займов—ф. ст. 5.025.200, или кит. долл. 41.157.000.

Между британскими капиталистическими организациями эта сумма займов и авансов распределяется следующим образом [1]:

[1] Соответственно тому, какая организация явилась контрагентом китайского правительства.

Гонконг-Шанх. банк. . . .	ф. ст.	2.943.950	или к. д. . . .	24.111.000
Британск. и Кит. корпор. . .	„ „	6.831.000	„ „ „ . . .	55.946.000
„ „ „ „ . .	куп. т.	2.000.000	„ „ „	3.000.000
„ „ „ „ . .	шанх. т.	486.000	„ „ „ . . .	656.000
„ „ „ „ . .	кит. долл.	2.000.000	„ „ „ . . .	2.000.000
			Итого кит. долл. .	61.602.000
Пекинский синдикат . . .	ф. ст.	604.863	или к. д. . . .	4.954.000
Chinese Central Railways . .	„ „	2.242.256	„ „ „	18.364.000

Финансовые интересы британского капитала (без текущей задолженности) связаны со следующими правительственными дорогами Китая.

Наименование		Сумма непогашения британских займов к 31/XII 1925 г.
I. Дороги, постройка которых финансировалась одним британск. капиталом		
1. Пекин—Мукден	ф. ст.	1.592.500
	к. долл.	2.000.006
2. Шанхай—Нанкин	ф. ст.	2.900.000
3. Кантон—Цзюлун	„ „	1.026.000
4. Шан.—Ханч.—Нинбо	„ „	937.500
5. Даокоу—Цинхуа	„ „	559.119
II. Дороги, постройка которых финансировалась британским капиталом, совместно с капиталом другой национальности:		
6. Тяньцзинь—Пукоу	ф. ст.	1.988.750
7. Хугуанские дороги	„ „	1.402.700
III. Авансы под постройку проектированных дорог:		
8. Пукоу—Синьян	ф. ст.	207.256
9. Нанкин—Хунань	куп. таэл.	2.000.000
	и шанх. „	486.000
10. Цинхуа—Мынсянь	ф. ст.	45.744

Со всеми этими займами и авансами связано осуществление тех или иных контрольных прав над дорогами. Кроме того, британский капитал участвовал в выкупе дороги Пекин—Ханькоу (ф. ст. 1.625.000) и предоставил заем на выкуп японского займа, заключенного под залог одного из участков шанхайского узла (ф. ст. 337.500), но с этими займами не было связано никаких специальных контрольных прав.

Японские финансовые интересы слагаются из:

а) капитала ЮМжд, который мы определили выше в 300 милл. иен, или 230.000.000 кит. долл.;

б) займов, предоставленных китайским правительственным дорогам, или авансов под постройку таковых, общая сумма которых на 31/XII 1925 г. составляет 124.195.556 иен, или (с дальнейшим округлением) 95.000.000 кит. долл.;

в) японской доли в текущей задолженности правительственных дорог, которую очень грубо можно определить в 13.000.000 к. д.,

а всего 338.000.000 кит. долл., или 31,0% всего иностранного капитала, вложенного в китайские железные дороги.

Между капиталистическими организациями Японии эта сумма (кроме текущей задолженности дорог) распределяется следующим образом:

Об-во ЮМжд.	капитал	иен	300.000.000
„ „	займы	„	20.235.556
Иокогама Спеши банк	„	„	13.960.000
Industrial Bank of Japan, Bank of Taiwan, Bank of Chosen	„	„	50.000.000

Сверх того, на 40.000.000 иен кредитором является само японское правительство.

Из всей суммы японских жел.-дор. займов и авансов (не считая капитала ЮМжд и текущей задолженности дорог) непосредственно связано с дорогами (цифра на 31/XII 1925 г.):

1. Синьминьтун—Мукден . .	иен	35.556	В договоре о займе выговорены контрольные права на этом участке, но, повидимому, в дальнейшем участок был полностью подчинен управлению Пек.-Мук. дороги.
2. Пекин—Ханькоу	„	7.360.000	Без каких-либо контрольных прав.
3. Сыпингай—Таонань . . .	„	20.300.000	Контрольные права.
4. Гирин—Чанчунь	„	6.500.000	„ „
5. Циндао—Цзинаньфу . . .	„	40.000.000	„ „

Остальные 50 милл. иен связаны с проектами жел. дорог Гирин—Хуйнин, «Маньчжурско-Монгольской сети» и двух линий в Шаньдуне. От части этих жел.-дор. проектов Япония отказалась в пользу консорциума. К тому же эти 50 милл. входят в состав так называемых нишихаровских займов (см. выше гл. VI), которые были израсходованы не по назначению, и судьба которых (у них нет специфического обеспечения) еще не определилась.

Надо иметь в виду, что, как показано выше, в главе о японском жел.-дор. строительстве в Маньчжурии,—за последнее время японцы вновь предоставили маньчжурской администрации какие-то суммы на постройку новых железных дорог. Это, а равно тесная связь ЮМжд с двумя состоящими фактически в ее управлении правительственными линиями, которые целиком зависят от ее финансовых средств, позволяет утверждать, что действительный размер финансовой заинтересованности Японии в железнодорожном хозяйстве Китая еще выше показанного (по крайней мере, по статье займов и авансов).

Французские и бельгийские интересы следовало бы, ввиду тесного их переплетения, рассматривать совместно. Интересы эти в совокупности слагаются из:

а) капитала китайской секции Юньнаньской дороги (французской)—100.000.000 золотых франков, или 36.000.000 кит. долларов;

б) займов и авансов в связи с правительственными железными дорогами на общую сумму (к 31/XII 1925 г.):

Фр. франков	57.107.949	или кит. долл.	5.488.000
Бельг. „	137.743.000	„ „ „	13.237.000
Фр. ст.	8.197 933	„ „ „	67.141.000
		Итого к. дол.	85.866.000

в) французской и бельгийской доли текущей задолженности дорог, которую грубо можно определить цифрой 5.000.000 кит. долларов,

а всего (с дальнейшим округлением) к. д. 126.900.000—11,6% всего инвестированного в китайских железных дорогах иностранного капитала.

Из этой суммы приходится на:

I. Чисто-французские интересы

а) Капитал Юньнаньской дор.	зол. фр.	100.000.000=
б) Заем на дорогу Чжэн-Тай (Шаньси) (связан с контрольными правами)	„	18.572.500=
в) Французск. доля займа на выкуп дороги Пекин—Ханькоу (без каких-либо контр. прав)	ф. ст.	1.625.000=
г) Французск. доля Хугуанского займа. (без контрольных прав на какой-либо из существующих линий)	„ „	1.402.700=
д) Аванс на дорогу Цин-Юй	фран.	9.352.430=

Итого	зол. фр.	100.000.000,	к. долл.	36.000.000
	фр.	27.924.930	„ „	2.683.000
	ф. ст.	3.027.700	„ „	24.797.000
			к. долл.	63.480.000

2. Чисто-бельгийские интересы

а) Заем 1922 г. Пекин-Суйюаньской дороге	ф. ст.	800.000=к. долл.	6.552.000
(Предусмотрены ли контрольные права, неизвестно, т. к. в нашем распоряжении нет текста договора)			
б) Бельгийские авансы в составе текущей задолженности правительственных ж. дорог (грубо)		к. долл.	1.000.000
		Итого . к. долл.	7.552.000

3. Смешанные франко-бельгийские интересы

а) Заем на дорогу Кайфын—Хэнань . (связан с контрольн. правами)	фр.	23.384.500=
б) Заем 1913 г. на дорогу Лун - Хай . (связан с контр. прав.)	ф. ст.	3.600.016=
в) Заем 1920 г. Лун - Хай . . . . . . (связан с контрольн. правами)	бельг. франк.	137.743.000=
г) Аванс на дорогу Датунфу—Чэнду	ф. ст.	770.217=
	фр.	5.798.519=
д) Текущая задолженность правительственных дорог	к. дол.	4.000.000

Итого . . .	белг.фр.	29.183.019	или к. долл. (кругло)	2.804.000
	белг.фр.	137.743.000	„ „ „ „	13.237.000
	ф. ст.	4.370.233	„ „ „ „	35.792.000
	к. дол.	4.000.000	„ „ „ „	4.000.000
			Итого к. долл.	55.833.000

Смешанный характер перечисленных статей определяется либо тем обстоятельством, что компания, являющаяся кредитором, представляет собой амальгаму французских и бельгийских интересов, либо участием в займе (при неизвестном соотношении) французской и бельгийской организации вместе. Если руководствоваться указанными нами в таблицах займов и авансов (см. приложение IV) условным предположением паритета в каждом данном случае французских и бельгийских интересов, и если перенести это условное соотношение на текущую задолженность, то в общей сложности интересы каждой из этих стран составят:

Французские

Фр. зол.	100.000.000
Франков	42.516.440
Бельг. франков	68.871.500
Ф. ст.	5.212.817
Кит. долл.	2.000.000
Итого кит. долл.	91.396.500
или с дальнейшим округлением . . .	91.000.000 (8,3% всего иностр. испомещения капитала)

Бельгийские

Франков	14.591.510
Бельг. фр.	68.871.500
Ф. ст.	2.985.116
Кит. долл.	3.000.000
Итого кит. дол.	35.468.500

или с дальнейшим округлением — 35 милл. кит. долларов, или 3,3% всего иностранного помещения капитала.

Общая сумма бельгийских и французских интересов (исключая текущую задолженность) следующим образом распределяется между капиталистическими организациями этих стран:

				Непогашено на 31/XII 1925 г.
Compagnie Générale des chemins de fer et des tramways en Chine . . . . (бельгийская, с участием французских интересов)	фр.	23,374.500=	к. долл.	2.247.000
	ф. ст.	3.600.000=	„ „	29.484.000
	б. фр.	137.743.000=	„ „	13.237.000
		Итого . .	к. долл.	44.968.000
Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Younnan . . . . (французская)	зол. фр.	100.000.000=	к. долл.	36.000.000
Banque de l'Indo-Chine . . . . . . (французский)	ф. ст.	3.027.700=	„ „	24.797.000
Banque Industrielle de Chine . . . (китайско-французский)	фр.	9.352.430=	„ „	899.000
Société française de construction et de l'exploitation des chemins de fer en Chine . . . . . . (французская)	фр.	18.572.500=	„ „	1.785.000
Она же совместно с бельгийской компанией Société belge des chemins de fer en Chine . .	ф. ст.	770.217		
	фр.	5.798.519		
		Итого . .	к. долл.	6.865.000
Société belge d'entreprises en Chine (бельгийская)	ф. ст.	800.000=	к. долл.	6.552.000

Франко-бельгийские интересы связаны с нижеследующими дорогами:

Концессионированные дороги

	В кит. долл.
Юньнаньская (франц. концессия) . .	36.000.000

Правительственные дороги

Кайфын—Хэнань	2.247.000
Лун - Хай	42.721.000
Чэн-Тай (Шаньси)	1.785.000

	В кот. дол.
Пекин—Ханькоу	13.309.000
Пекин—Суйюань	6.552.000
Хугуанские	11.488.000
Проектируемые дороги	
Датун—Чэнду	6.865.000
Ямчжоу—Чунцин	899.000

Если оставить в стороне последние займы 1920 и 1922 г., то цифра, которой выражаются французские и бельгийские финансовые интересы на железных дорогах Китая, окажется за последние годы понизившейся по сравнению с довоенным временем, так как немалая часть французских и бельгийских займов выражена в валюте, обесценившейся после войны.

Голландские интересы ограничиваются одним займом 1920 г. на дорогу Лун-Хай в сумме 25.474.000 флорина или с округлением 19.000.000 кит. долл. (1,7% всего иностранного капитала, инвестированного в китайских железных дорогах). Заем этот был предоставлен „Нидерландской К° портовых работ" и „Нидерландским синдикатом для Китая", при чем часть его должна была быть использована для сооружения порта в Хайчжоу (восточный конечный пункт дороги).

Американские интересы в жел.-дор. хозяйстве Китая равным образом незначительны;[1] они слагаются из:

а) американской доли Хугуанского займа— на 31/XII 1925 г.— ф. ст. 1.402.700—кит. долл. 11.488.000;

б) аванса, предоставленного по договору с американской фирмой Симс-Карей на постройку дороги Чжучжоу—Циньчжоу (Гуандунь), в сумме амер. долл.—1.150.000 = кит. долл. 2.127.000;

в) американской доли в текущей задолженности правительственных железных дорог Китая, исчисляемой грубо и приблизительно в 15 милл. кит. долларов,

а всего (с дальнейшим округлением) 29.000.000 кит. долларов (2,6% всего иностранного капитала, помещенного в китайские железные дороги).

Германские интересы к моменту вступления Германии в войну слагались из: 1) аванса в 900.424 ф. стерл., сделанного Германско-Азиатским банком Тяньцзинь-Пукоуской дороге

[1] Напомним, что американский интерес в дороге Кантон—Ханькоу (Гуандунская секция) давно уже выкуплен Китаем.

в 1912 г.,[1] 2) германской доли в двух англо-германских займах (1908—1910 г.г.) на постройку той же дороги, составившей первоначально около 5 милл. ф. стерл., 3) германской доли Хугуанского займа 1911 г.—1,5 милл. ф. стерл., 4) стоимости построенной немцами концессионированной Шаньдунской дороги (капитал общества 54.000.000 марок). Эта последняя дорога была потеряна Германией еще в 1914 г., когда Циндао и жел. дор. линия были захвачены японцами (впоследствии, как известно, дорога вернулась к Китаю). Позднее, к моменту вступления Китая в войну, немцы потеряли и все те контрольные права, которые принадлежали им в связи с их железнодорожными займами.

На 31/XII 1925 г. выпуски германских жел.-дор. займов составляют:

Заем 1908 г. Тяньцзинь—Пукоу	ф. ст.	2.047.500
„ 1910 „ „ „	„ „	1.417.500
Германск. доля Хугуанск. займа 1911 г.	„ „	1.402.700
Итого	ф. ст.	4.887.700
Аванс 1912 г.	ф. ст.	900.424
Всего	ф. ст.	5.768.124
или кругло китайских долларов		47.000.000

(4,3% всего иностранного капитала, вложенного в железные дороги Китая).

Эта цифра, однако, совершенно номинальная. Дело в том, что выплата процентов и погашение по германским займам была прекращена в апреле 1917 года в связи со вступлением Китая в войну, [2] кроме, впрочем, тех облигаций, которые оказались в руках граждан союзных или нейтральных стран. В связи с последним, большая часть германского пакета (какая именно,— нам неизвестно) успела, вероятно, перекочевать в другие страны. Вопрос об оставшейся части был разрешен только германско-китайским соглашением 6—7 июня 1924 г., [3] которым Китай обязался возобновить платежи по всем германским займам и восстановить Германско-Азиатский банк во всех его прежних правах (кроме как в связи с Хугуанским займом), а также уплатить

[1] См. примечание в таблице авансов (приложение IV).
[2] Tables of obligations of the Ministry of Communications.
[3] Обмен нот, текст З. 776—788.

ему в вознаграждение за конфискованное имущество сумму 1.950.000 кит. долларов в облигациях жел.-дор. займов; Германия же согласилась в уплату военного возмещения вернуть Китаю значительную часть своего пакета жел.-дор. займов, а именно: облигаций займа 1908 года на номин. сумму 1,4 милл. ф. ст., займа 1910 г. на номин. сумму 950 тыс. ф. ст., займа 1913 г. на номин. сумму 381.640 ф. ст., а равно вышедших в тираж облигаций и просроченных купонов всех трех займов на 1.881.001 ф. ст. Аванс, предоставленный Германско-Азиатским банком, со всеми накопившимися процентами, подлежит выплате на особых условиях.

Если учесть перемены, внесенные соглашением 1924 г., то гнрманские железнодорожные интересы в Китае будут определяться цифрой около 23.000.000 кит. долларов. И эта цифра не точна, ибо она включает в себе и ту часть пакета, которая эвентуально перешла в другие страны. С другой стороны, не может быть сомнения, что выкупленные у немцев облигации жел.-дор. займов китайское правительство не погасит, а вновь продаст за границу. Чтобы не запутывать положения, мы ограничимся поэтому указанной выше номинальной цифрой.

Интересы СССР. Не без больших сомнений включаем мы СССР в общий список держав, имеющих финансовые интересы в китайских железных дорогах. Взаимоотношения СССР и Китая строятся, по понятным причинам, на совершенно иных основаниях, чем взаимоотношения Китая с эксплуатирующими его капиталистическими странами. Тем не менее, финансовые интересы СССР, связанные с КВжд должны быть упомянуты на ряду с другими. Выше мы условно (за отсутствием более точного расчета) приняли эту финансовую заинтересованность СССР в Китайской Восточной железной дороге в цифре, близкой к 400 милл. зол. рублей, или кругло 400 милл. кит. долларов, что составляет 36,6% всего иностранного капитала, вложенного в китайские железные дороги. Таким образом, несмотря на то, что заинтересованность СССР ограничивается одним жел.-дор. предприятием, он, если следовать указанному расчету, все же стоит по проценту участия в иностранном жел.-дор. инвестировании в Китае на первом месте.

Следует еще упомянуть об авансе в 500.000 шанх. таэлей (675.000 кит. долл.), предоставленном Русско-Азиатским банком

по займу на постройку дороги Харбин—Айгун. Русско-Азиатский банк был национализирован Советским правительством, и весь его актив, а следовательно, и право требования по указанному авансу, перешел к последнему. Практически судьба этого аванса разрешается, очевидно, одновременно с судьбой незаконного „парижского правления“ банка.

Если этот аванс добавить к общей цифре финансовых интересов СССР, то процент таковых подымется до 36,7%.

Приведенный расчет, условность которого, особенно в части исчисления капитала концессионированных дорог, мы еще раз должны подчеркнуть, показывает, что иностранные финансовые интересы на всех железных дорогах Китая (правительственных и концессионированных) располагаются следующим образом:

	к кит. долл. (кругло)	%
СССР	401.000.000	36,6
Япония	338.000.000	31.0
Англия	132.000.000	12,2
Франция	91.000.000	8,3
Германия	47.000.000	4,3
Бельгия	35.000.000	3,3
Америка	29.000.000	2,6
Голландия	19.000.000	1,7
Итого	1.092.000.000	100,0

ГЛАВА IX

ИНОСТРАННЫЙ КОНТРОЛЬ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ КИТАЯ. ЕГО ЗАДАЧИ. СОВРЕМЕННЫЙ ДОГОВОРНЫЙ СТАТУС

В предыдущей главе мы рассмотрели примерное соотношение иностранных финансовых интересов на китайских дорогах. Как нам уже не раз приходилось указывать, иностранный интерес отнюдь не ограничивается финансовой, банковской стороной дела. Финансируя железнодорожное строительство Китая, иностранный капитал стремился к руководящему участию (во всех стадиях и во всех формах) в железнодорожном строительстве Китая и в приобретении контроля над эксплуатацией всех сколько-нибудь значительных железнодорожных путей страны. Ради этих-то целей

иностранные капиталисты ссужали крупные средства; соответствующие посольства оказывали на Китай „нажим", поддержанный всей военной силой их стран; ради них шла борьба за концессии в 1896—1900 г.г. и, позднее, борьба за национализацию провинциальных дорог.

Задачи иностранного контроля. Контроль над железными дорогами Китая был и остается для иностранцев формой осуществления целого ряда политических и экономических задач, сложнейшим образом между собой переплетенных. Такое же сложное взаимодействие существовало и существует между интересами иностранной державы, как таковой, и интересами той частной капиталистической организации, которая выступила соискателем концессии или кредитором и которая пользовалась при этом поддержкой своего правительства. Схематически и упрощенно это взаимодействие может быть изображено следующим образом.

Иностранные капиталистические интересы стремились к участию в ж.-д. строительстве Китая, прежде всего, в расчете на громадные непосредственные прибыли от этого строительства. Прибыли эти слагались из следующих элементов: а) от самого выпуска займа, который, будучи хорошо обеспеченным, выпускался обычно в публику по цене значительно более высокой, чем он доставался банку. Так, заем на дорогу Шанхай—Нанкин был выпущен в подписку частью по $97^1/_2\%$, частью по паритету, тогда как китайское правительство получило только 90%; заем на дорогу Кайфын—Хэнань был выпущен по паритету при цене для китайского правительства в 90%; заем на дорогу Кантон—Цзюлун был выпущен по паритету при цене для Китая 94%, заем 1908 г. ж. д. Тяньцзинь—Пукоу был выпущен по курсу $100^1/_2$, а дал Китаю всего 93% и т. д. б) От участия в прибылях дороги (в более ранних контрактах) или от получения при постройке единовременной суммы из займа (в некоторых других). в) Комиссия от закупочных операций в $5—8\%$, составлявшая сама по себе кругленькую сумму.

Рядом с этим важную роль играли и более сложные соображения. Каждая из иностранных капиталистических организаций, выступавшая в Китае в роли строителя или доверенного кредитора, контролировавшего постройку, была, разумеется, связана с целым рядом промышленных, финансовых, подрядных, торговых и иных интересов, как у себя на родине, так и в среде иностранной колонии Китая. Контроль над постройкой давал возможность

соответствующим образом распределять заказы и подряды и таким образом поддерживать своих клиентов и союзников [1] (этого рода верность в конечном счете всегда прекрасно оплачивается). Та же постройка служила орудием [2] для воздействия на китайские торгово-промышленные круги, с которыми через посредство опять-таки заказов и подрядов создавалась, таким образом, весьма полезная спайка интересов.

Что касается, в частности, значения контроля над эксплуатацией дорог, то, являясь более или менее полными хозяевами на этих важнейших артериях хозяйственного организма Китая, командуя через своих ставленников тарифами, подачей вагонов и пр., иностранный капиталист, помимо некоторых случаях непосредственного участия в прибылях, получал возможность фактически господствовать над всей хозяйственной жизнью и над всеми местными рынками, прилегающими к ж.-д. пути. Все это опять-таки означало как непосредственные прибыли, так и возможность оказывать поддержку национальным капиталистическим интересам, содействовать торговле своей страны, прикармливать китайцев, расширять базы других коммерческих предприятий, в которых заинтересован данный концерн, и, наконец, предвосхищать и использовать в своих интересах и под своим контролем то хозяйственное развитие,—торговое, промышленное и земледельческое,—которое с сооружением дороги должно было значительно продвинуться в данном районе.

Следует в частности подчеркнуть, что контроль над железной дорогой отдавал в руки данной капиталистической организации и контроль над разработкой минеральных богатств данного района. Напомним, что в Китае, как показывает вся история его ж.-д. строительства, иностранные железнодорожные и горные интересы особенно тесно связаны.

Иностранные правительства, всей своей мощью поддерживающие свои капиталистические организации и даже в некоторых случаях заранее расчищавшие им путь, руководствовались при этом еще более сложным комплексом мотивов экономических, политических и стратегических: а) С экономической

[1] Reinsch (An american diplomat in China, 1922 г., стр. 210 и след.) рассказывает, напр., какая острая борьба вплоть до дипломатического вмешательства происходила при производстве хугуанских работ из-за т. н. технических стандартов, от выбора которых зависело получение заказов заводами той или иной национальности, и как эта борьба задерживала и удорожала постройку.

[2] Которым, в частности, полностью воспользовались японцы.

стороны империалистические державы были заинтересованы, во-первых, в экспансии своего национального капитала, во-вторых, в экспансии своей собственной промышленности (заказы), в-третьих, в экспансии своей торговли, в-четвертых, в контроле над натуральными богатствами, рынками и хозяйственным развитием соответствующих районов Китая. б) С другой стороны, концессии на железные дороги и финансирование постройки этих последних создавали для данной державы далеко идущие политические перспективы, — напомним, что именно железнодорожное строительство явилось материальным субстратом образования „сфер влияния". Действительно, на примере Японии в Южной Маньчжурии мы можем видеть, как экономический контроль, осуществляемый через посредство ж.-д. предприятия, быстро превращается в контроль политический; как рядом с „прикармливанием" китайских купцов происходит „налаживание связей" с китайской администрацией и как в конце концов железная дорога превращается в орудие чуть что не фактической аннексии. в) Наконец, нельзя упускать из виду и стратегического значения ж.-д. путей. Контролируя эти последние, империалистические державы захватывают тем самым линии обороны Китая, создают себе постоянную возможность сравнительно легкого проникновения внутрь страны, в столицу и главные административные центры. Если принять во внимание опутывающий Китай режим неравных договоров, создающий для страны фактическое положение колонии, и неизбежность рано или поздно конфликта между этим положением вещей и растущим национальным самосознанием китайского народа, — то эту стратегическую предосторожность можно признать далеко не лишней. Заметим, что в послереволюционную эпоху, рядом с этими соображениями, могли играть роль и другие, также стратегического свойства; контроль над железными дорогами мог облегчить политику внутренних интриг, политику иностранных держав, ставящих свою ставку на того или иного из претендентов на власть в Китае. [1]

---

[1] Не далее как весной 1925 г. орган воинствующего британского империализма в Китае, газета „Peking and Tiendsin Times", усиленно пропагандировала проект обращения британской доли боксерской контрибуции на достройку дороги Ханькоу — Кантон, „для того, чтобы сокрушить наконец „большевистское" кантонское правительство". Как мы увидим ниже, этого рода стратегия, вообще говоря, не возымела практического значения, но в отдельных случаях — в частности, в прошлом для японских интриг — она сыграла свою роль „К концу правления Юань-Ши-Кая, — читаем мы у Рейнша (цит. соч. стр. 190), — все сообщения о беспорядках на местах свидетельствовали об участии в них японцев. В Циндао бандиты, прибывшие из Маньчжурии от-

Таковы сложные задачи иностранного контроля, к приобретению которого стремились иностранные державы на протяжении всей истории ж.-д. хозяйства Китая. Разумеется, описанное представляет собой лишь тенденцию, которая не везде, не всегда и не полностью могла реализоваться. Как ни велика экономическая, военная и политическая мощь империализма, Китай, с его 450 милл. населением, которое необычайно стабильно в своих расовых и культурных свойствах и сильной стороной которого является пассивное сопротивление, с его огромной территорией, обширность которой всегда была его лучшим союзником, — представляет собой кусок, который нелегко проглотить. После 80-ти лет насилий, побед и систематического порабощения, иностранцы в Китае все еще не проникли в сущности дальше отдельных районов (как, напр., Маньчжурия) и береговой и приречной полосы, — внутренние области Китая почти их не знают. Неудивительно, что и в области ж.-д. контроля далеко не все шло для иностранцев гладко и далеко не все поставленные себе империализмом задачи оказались осуществимыми. Все же тенденция, как таковая, остается; и если европейские и американские капиталисты реализовали ее лишь в части, то зато японцы выполнили программу на все 100%.

Современный договорный статус железных дорог со стороны иностранного контроля. Характер участия иностранцев в строительстве железных дорог мы подробно описывали в первых главах настоящей работы. Напомним лишь, что это строительство, особенно в более ранний период, производилось, как правило, под исключительным контролем иностранцев и что лишь в позднейшие годы китайцы стали пытаться взять это дело в свои руки. [1]

В области эксплуатации дело обстоит несколько сложнее. Прежде всего ряд политических и финансовых перипетий, которые мы проследили в исторической части настоящей работы и которые были связаны с общей международной обстановкой, вынудили иностранный капитал к смягчению самых форм своего контроля,

---

крыто и на глазах японского военного начальства устраивали парады и ученья. Около тысячи повстанцев 4 мая 1916 г. выехали из Циндао по Шаньдунской дороге, взяв с собой пулеметы. Между тем та же самая дорога под японским контролем отказывалась перевозить китайские правительственные войска под предлогом необходимости соблюдать нейтралитет.

[1] Об объективных последствиях для Китая того положения вещей, при котором хозяином постройки железных дорог являлись иностранцы, см. ниже гл. XIII.

к отказу от кое-каких первоначально выдвигавшихся требований и даже к полному освобождению из-под этого контроля некоторых железнодорожных линий. Создавшийся в итоге договорный статус китайской ж.-д. сети хотя и предоставляет, в общем, иностранцам далеко идущие права, однако вовсе не полностью отвечает первоначальным амбициям иностранного капитала. Что еще более важно, за последние годы в Китае произошли события, которые вынудили на практике к дальнейшим отступлениям от этого договорного статуса и в некоторых случаях вообще, пожалуй, свели иностранный контроль на нет. Об этой последней фазе ж.-д. истории Китая мы будем говорить в следующей главе; сейчас же рассмотрим современное положение иностранного контроля на китайских железных дорогах де-юре, т. е. каким оно вытекает из действующих договоров.[1]

Контроль над концессионированными дорогами. Анализируя современный договорный статус железных дорог Китая, мы должны, прежде всего, различать железные дороги концессионированные и правительственные. Что касается первых, то они, действительно, находятся целиком в руках иностранцев, и китайское правительство не имеет в отношении этих дорог (до окончания срока концессии) какого бы то ни было интереса и какой бы то ни было власти.

Из трех концессионированных дорог, ЮМжд, как мы уже показывали выше, представляет собой настоящее государство в государстве, со своей „зоной", войсками, администрацией и полицией. К делам ЮМжд китайское правительство практически имеет такое же отношение, как, скажем, к корейским или формозским железным дорогам, т.-е. никакого. Французская железнодорожная концессия в Юньнане находится в таком же положении, с той лишь разницей, что охрану дороги несут китайские, а не французские солдаты. Китайская секция дороги составляет нераздельное целое с Тонкинской секцией, управляется из общего центра, находящегося на территории Индо-Китая, и это управление, как и в случае ЮМжд, ведет во всех отношениях самостоятельную линию. Китайское министерство путей сообщения входит, разумеется, в деловые сношения с этими дорогами (в частности с ЮМжд, которая имеет несколько соединений с остальной ж.-д. сетью

---

[1] Здесь мы сводим воедино и вкратце суммируем тот материал, который отчасти уже содержится, в разбросанном виде, в первых, исторических главах работы. Отсюда неизбежность некоторых повторений.

Китая) и заключает с ними технические соглашения, но на таких же основаниях, как если бы это были дороги соседнего государства.

Все сказанное надо повторить относительно английской секции Кантон-Цзюлунской жел. дороги. Секция эта проходит по арендованной территории Цзюлуна, которая практически является не чем иным, как территорией Британской империи.

Что касается КВжд, то, как мы указывали, она, после заключения советско-китайских договоров 1924 г. находится в совершенно особенном положении в силу совместного и равного участия в ж. д. администрации представителей Китая и СССР. При этом, в упомянутых договорах (см. приложение II) совершенно определенно указано, что дорога является чисто коммерческим предприятием и соответственно все ее прежние функции в области общей администрации вернулись к китайскому правительству. Интересно отметить еще одну особенность современного статуса КВжд: в отличие от других концессионированных дорог, формально (но только формально) принадлежащих иностранным частным компаниям, КВжд в ее современном виде является предприятием, контролируемым совместно двумя соседними государствами.

Военный контроль над Пекин-Мукденской дорогой. В отличие от перечисленных дорог, дороги правительственной сети являются неоспоримой собственностью Китая, и иностранцы являются лишь их кредиторами, при чем контрольные права принадлежат им в силу договоров о займах, формально лишь в видах обеспечения этих последних. Единственное исключение представляет собой Пекин-Мукденская дорога. Во время и после боксерского восстания, эта дорога была захвачена англичанами (к югу от Шанхайгуана) и русскими (к северу от этого пункта). По ст. IX протокола 1901 г.[1] державы получили право занять своими гарнизонами некоторые пункты на этой дороге для поддержания свободного сообщения между столицей и морем. Вопрос об охране сообщения возник в первый раз во время революции 1911 г. Вся дорога была тогда оккупирована иностранными войсками (французскими, германскими, итальянскими, американскими, британскими и японскими). Открытое вмешательство в военные действия оказалось, однако, неудобным, и 26/I 1912 г. дипломатическим корпусом в Пекине была принята нижеследующая лю-

[1] Текст А. 469.

бопытная резолюция, определявшая собой статус дороги, [1] в отношении участников внутренней борьбы:

1. „Иностранные войска будут расположены на главнейших станциях, около мостов и т. д.“

2. „Императорские и революционные войска одинаково могут пользоваться дорогой . . . и в их действия иностранцы не будут вмешиваться“.

3. „Обе стороны будут предупреждены, что они должны воздерживаться от вмешательства в дела дороги и причинения ей ущерба“.

4. „Попытки причинения перманентного ущерба важным частям дороги, как-то: станциям, депо, мостам, оборудованию, встретят сопротивление комбинированных иностранных сил“.

Иностранные гарнизоны и сейчас стоят вдоль южной секции этой линии. Трудно сказать, насколько их присутствие прибавляет что-либо в смысле дополнительной эффективности иностранного контроля над дорогой. Ниже мы увидим, что наличие иностранных гарнизонов на южной секции не помешало Чжан-Цзо-Лину в 1917 г. захватить в свои руки северную секцию дороги. Когда осенью 1924 г. вдоль всей линии шли военные передвижения и даже военные действия (У-Пей-Фу против Чжан-Цзо-Лина, а затем У-Пей-Фу против Фын-Юй-Сяна) иностранные войска остались нейтральными (японцы, впрочем, делали шпионскую работу для Чжан-Цзо-Лина) и не смогли воспрепятствовать полнейшему расстройству движения, но с их помощью между Пекином и Шанхайгуаном все время поддерживалось специальное сообщение для иностранцев (особый „интернациональный поезд“, охраняемый иностранными солдатами).

Контроль над правительственной сетью. В остальном, повторяем, контроль над правительственными дорогами Китая основан с ф о р м а л ь н о й стороны исключительно на займах, предоставленных этим державам, и связан сроком погашения этих займов. Как мы указывали, иностранные контрагенты Китая стремились при заключении договоров всячески отдалить этот срок, почему во всех контрактах фигурирует специальная оговорка о том, что погашение не может быть произведено в течение опре-

---

[1] Текст В. I, 318. Эта резолюция установила общий прецедент невмешательства иностранцев в междоусобные военные действия и тем самым парализовала некоторые из возможных проявлений „внутренне-китайской стратегии“ держав.

деленного периода и что если Китай пожелает погасить заем в течение известного периода, следующего за истечением первого, такое погашение возможно только на особо тяжелых условиях (премия).

Обращаясь к статуту правительственной сети, отметим, что, как видно из всего предшествующего изложения, контрольные функции, предоставленные иностранцам на различных дорогах,— а вместе с тем и степень эффективности этого контроля,—чрезвычайно разнообразятся в зависимости от содержания контрактов. Эксплуатация некоторых дорог (пример Даокоу—Цинхуа) прямо передана иностранной компании, которая, очевидно, должна явиться полным хозяином дела; в других случаях (Пекин—Мукден, Шанхай—Нанкин) контроль со стороны иностранцев осуществляется через смешанное правление, в котором китайцы в меньшинстве, или (Чжэн-Тай, Кантон—Цзюлун) через посредство заполнения всех ответственных мест на дороге иностранцами,—ставленниками кредитора, которые оказываются по существу совершенно независимыми от китайского главного директора, обладающего лишь номинальной властью; еще в других, наконец (Тяньцзинь—Пукоу), иностранные инженеры поставлены все же в подчинение китайской администрации и находятся от нее в некоторой зависимости. Свести весь этот сложный (и сам по себе и благодаря всякого рода последующим наслоениям) режим воедино—довольно трудная задача. Отсылая для более детальной справки (по каждой отдельной дороге) к первым отделам настоящей работы, мы здесь ограничимся приведением нижеследующей сводки, в основе заимствованной у Виллоуби, [1] но во многом исправленной на основании более поздних или полных данных, которая представляет собой попытку самой грубой классификации правительственных дорог по степени установленного их договорным режимом иностранного контроля.

I. Линии, находящиеся в управлении ЮМжд. и, следовательно, под полным японским контролем:

1) Гирин—Чанчунь.

2) Сыпингай—Таонань.

Мы выделяем эти две дороги, ибо они являют собой пример абсолютной зависимости от японцев, которая объясняется как

---

[1] Foreign Rights and Interests in China, стр. 568. Виллоуби сам взял свою таблицу из статьи Бэккера в Millerd's Review от 1-го ноября 1919 г.

условиями контрактов о займах, так и географическим положением обеих дорог, не могущих играть самостоятельной роли и не имеющих иного соединения, кроме как с ЮМжд., ветками коей они во всех смыслах являются. Ответственная часть администрации обеих дорог—японская, дороги эти целиком проводят японскую политику, а вторая из них не имеет даже своего собственного подвижного состава и пользуется составом ЮМжд.

II. Линии, в отношении которых административный контроль в большой степени предоставлен иностранцам:

1) Пекин—Мукден,
2) Шанхай—Нанкин,
3) Чжэндин—Тайюань (Шаньси),
4) Кайфын—Хэнань,
5) Даокоу—Цинхуа,
6) Кантон—Цзюлун (кит. секция).

Все эти линии принадлежат к периоду „борьбы за концессии" (1895—1905 г.), когда условия ж.-д. займов были всего тяжелее для Китая. Контроль проявляется по преимуществу в следующих формах: а) высшая деловая администрация на дороге—целиком или в большей своей части иностранная с варьирующей степенью независимости от китайского министерства путей сообщения, б) доходы дороги поступают и хранятся в иностранных банках и все финансовые операции контролируются иностранными бухгалтерами, иногда под прямым наблюдением кредитора, в) китайское правительство имеет известный голос в делах этих дорог, но он по целому ряду вопросов не является решающим и вообще договорный статус дороги сводит власть китайского правительства и китайской администрации в большей или меньшей степени к фикции.

III. Линии, отличающиеся от предыдущих большей степенью зависимости иностранной администрации от китайского правительства:

1) Тяньцзин—Пукоу,
2) Шанхай—Ханчжоу—Нинбо,
3) Кантон—Ханькоу (Хунань—Хубэй),
4) Лун-Хай,
5) Циндао—Цзинаньфу.

По соответствующим контрактам главный инженер или директор коммерческого движения дороги—вместе с главным бухгалтером или даже группой служащих—должны быть иностранцами.

Разумеется, уже самый этот факт предоставляет иностранному влиянию значительное поле, но, в отличие от предшествующих, контракты данной группы ставят этих иностранцев в некоторое подчинение китайской администрации, почему иностранный контроль на дорогах этой группы в общем и целом слабее.

IV. Линии, состоящие под полным китайским контролем, без участия в эксплуатации иностранцев (разумеется, кроме как в порядке индивидуального приема на службу, по свободному усмотрению китайской администрации):

1) Чжучжоу—Пинсян,
2) Кантон—Саньшуй,
3) Пекин—Суйюань, [1]
4) Чжанчжоу—Амой,
5) Пекин—Ханькоу.

Об иностранном контроле на частных дорогах нам ничего неизвестно; насколько можно судить, на эти дороги иностранное влияние не распространяется (кроме, быть может, японского, в Маньчжурии).

ГЛАВА X

ВНУТРЕННЯЯ ВОЙНА И ЖЕЛ. ДОРОГИ. ИНОСТРАННЫЙ КОНТРОЛЬ И КОНТРОЛЬ МИЛИТАРИСТОВ

До сих пор, говоря об иностранном контроле, мы имели в виду то положение, какое создавалось на основании договоров о займах и постройке дорог. В императорский период и, быть может, во времена Юань-Ши-Кая, это положение соответствовало действительности. За последние годы, однако, в Китае произошли глубокие политические и бытовые изменения, которые непосредственно и в первую очередь отразились как раз на положении китайских железных дорог и которые имели своим результатом частичную, но значительную эмансипацию этих последних от иностранцев.

Внутренняя война в Китае и ее последствия. С самой революции 1911 года в Китае почти не прекращается ожесточенная борьба за власть. Если до смерти Юань-Ши-Кая в 1916 г.

[1] Нам, впрочем, неизвестны условия бельгийского займа 1922 года.

эта борьба носила еще спорадический характер, если тогда она еще велась между определенными сторонами и в определенных рамках, то за последнее десятилетие борьба эта стала перманентной, превратилась в гражданскую войну и охватила собой всю почти громадную территорию Китая. Анализ происхождения и этапов этой борьбы отвлек бы нас чересчур далеко от нашей темы. Здесь достаточно указать, что за последние годы Китай, как государственная единица, разложился на множество самостоятельных по существу военных лагерей, возглавляемых милитаристами, опирающимися на наемные армии. Между этими лагерями, между „вотчинами" различных милитаристов то и дело происходят столкновения, приводящие к исчезновению одних и появлению на их место других. Некоторым из милитаристов удалось, как когда-то крупным феодалам, объединить под властью своего штыка целые громадные районы из нескольких провинций. Другие вынуждены ограничиться меньшим, но все они держатся на военной силе, подчиняют себе гражданскую администрацию и чувствуют себя в большей или меньшей степени независимыми от центрального пекинского правительства, ибо за этим правительством не стоит никакой реальной силы. Повторяем, мы не анализируем здесь интересной и сложной проблемы власти в Китае, а равно той роли, которую играют в этой области политические интриги империалистических держав, — мы просто констатируем, что за последние годы государственное бытие Китая претерпело сложный и глубокий процесс перерождения, результатом которого является эмансипация (в частности фискальная) провинциальных и вообще местных властей (под главенством военных) от центрального правительства, почти беспрерывная, то в том, то в другом районе Китая внутренняя война, [1] а в мирные промежутки — своего рода олигархия милитаристов, являющихся действительными и — в плане внутренней политики — единственными хозяевами страны.

Эти происшедшие за сравнительно короткий промежуток времени перемены внутренне-политического порядка имеют разнообразные и далеко идущие последствия в целом ряде областей, — особенно сложными представляются эти последствия в сфере международного положения в Китае, где их, пожалуй, трудно даже учесть во всей полноте. С одной стороны, Китай оказался осла-

[1] Называть ее гражданской, собственно говоря неправильно, т. к. ведется она солдатами, а население в ней никакого участия не принимает.

бленным: проникновение, например, Японии в Маньчжурию было значительно облегчено обособленностью этого края; далее успешная борьба против неравных договоров имеет своим главным препятствием как раз отсутствие в Китае политического и военного единства и связанную с ним невозможность проведения какой-либо решительной национально-политической линии, которая всегда будет разорвана изменой того или другого зависящего от иностранцев милитариста. С другой стороны, однако, раздробленность Китая и явное бессилие центрального правительства оказались серьезным препятствием на пути того же иностранного империализма, который раньше добивался всего, чего он хотел, давлением в Пекине. Теперь эта палка обломалась в руках. Не имея авторитетного (внутри страны) контрагента, иностранные державы оказались в курьезном положении: Китай, правда, ослаблен внутренней борьбой, но он вместе с тем превратился (в государственно-правовом отношении) в аморфную массу, над которой трудно и даже невозможно господствовать по образцу прежнего времени. Обе стороны оказались бессильны: Китай не может заставить империалистов отказаться от неравных договоров и от всех тех несовместимых с его суверенитетом и самостоятельным существованием прав, которые они захватили на побережьи, на реках, в открытых портах—словом всюду, куда достают орудия их судов и штыки их немногочисленных гарнизонов; они, в свою очередь, не могут ничего или почти ничего сделать, когда нарушаются или подвергаются угрозе их сложившиеся интересы (vested interests) внутри страны, вне пределов их непосредственного достижения.

Из этих vested interests едва ли не важнейшие—железные дороги, и именно этой области милитаризация Китая принесла с собой максимальные перемены.

Современная обстановка на жел. дорогах. Пока пекинское правительство в той или иной мере управляло[1] всем Китаем, иностранный контроль на железных дорогах представлял собой реальную и легко реализуемую величину. Достаточно было иметь на линии нескольких иностранных инженеров и служащих, чтобы держать дорогу в своих руках,—попытка ослушания или вмешательства со стороны местных властей влекла за собой немедленное

[1] Китай никогда не был централизованной страной—локальные интересы и местная власть всегда имели громадное значение,—но все же по известным вопросам и на случай всякой крайности центральное правительство (император) обладало авторитетом, перед которым провинциям приходилось склоняться.

давление на пекинское правительство и соответствующие вынужденные распоряжения со стороны последнего. С того момента, как пекинское правительство перестало иметь реальную власть за пределами пекинских стен,— а таково положение в Китае за последние годы, — с того времени, как страна поделена на вотчины больших и маленьких дудзюнов, каждый из которых самовластен в пределах зоны расположения его войск, — весь этот аппарат иностранного давления, как сказано, стал действовать из рук вон плохо. Чего в самом деле может добиться иностранное посольство—прибегай оно к каким угодно угрозам,—если центральное правительство Китая, на которое оно только и может воздействовать, само не в состоянии оказать какое-либо влияние на данного непочтительного милитариста, который персонально помещается где-нибудь внутри страны, вне пределов иностранного достижения. Очевидно, что в таких условиях обычное дипломатическое давление теряет свою силу; его место должны занять либо соглашение с данным милитаристом, либо прямая военная угроза по его адресу, но по причинам, которые мы будем рассматривать ниже, реализация этой угрозы отнюдь не так проста.

Что еще более важно с точки зрения вопроса о судьбе жел. дорог,—это та атмосфера войны, которая создалась в стране, благодаря накоплению воинских масс и постоянным столкновениям и которая не могла не распространиться в первую очередь на железные дороги, имеющие столь очевидное стратегическое и финансовое значение. В этой атмосфере, при необходимости постоянных массовых перебросок войск и нередких вооруженных столкновениях, подпадение этих дорог под власть милитаристов является объективной неизбежностью. Напомним, что даже в ж.-д. контрактах оговариваются специальные льготы по перевозкам войск в случае войны или революции. Этот „случай“, с небольшими перерывами, тянется в Китае вот уже четырнадцатый год. Нельзя поэтому удивляться, что железные дороги, уходящие в глубь страны, оказываются за последние годы — притом независимо от их договорного режима — в фактической власти милитаристов,[1]

[1] Территориальное распределение этого контроля соответствует внутреннеполитической карте Китая—распределению „вотчин“ отдельных милитаристов. Так в момент, когда пишутся эти строки (лето—осень 1925 г.) из крупных фигур в среде милитаристов Чжан-Цзо-Лин со своими генералами контролирует, кроме маньчжурских; Пекин-Мукденскую, Шаньдунскую, Шанхай-Нанкинскую, Тяньцзинь-Пукоускую, восточную секцию Лун-Хай и северную часть Пекин-Ханькоуской дороги; Фын-Юй-Сян—Пекин-Суйюаньскую

распоряжающихся ими соответственно своим военным и фискальным потребностям.

Насколько можно судить, вмешательство милитаристов сказывается на железных дорогах, главным образом, в следующих направлениях:

1) Захват денежных сумм на дорогах. Доходы этих дорог почти без остатка забираются генералами, чьи войска расположены вдоль линий или, что все равно, администрацией соответствующих провинций (под главенством тех же генералов). Центральное правительство практически не получает ничего или почти ничего. Интересно, разумеется, как обстоит дело с иностранными займами, платежи по которым должны производиться из средств дороги. Точных сведений у нас нет, но как будто бы практика разнообразна: в одних случаях военные захватывают весь доход дороги, включая следуемые платежи,[1] в других—только излишек. Последний порядок, повидимому, преобладает—по крайней мере, в отношении платежей по займам, обеспеченным самой дорогой, финансы которой контролируются иностранными служащими.

2) Установление произвольных военных налогов и сборов на движение по дороге представляет собой один из регулярных источников дохода для местных властей и провинциальных милитаристов.[2] Эти налоги вызывают по-

---

дорогу, 2-я Народная армия (Юй-Вей-Цзюн)—среднюю часть Пекин-Ханькоуской, Даокоу—Цинхуа и западную секцию Лун-Хай; Сун-Чуан-Фан (чжэцзянский дудзюн)—дорогу Шанхай—Ханчжоу—Нинбо; чжилийские дудзюны на Янцзы—южный участок дороги Пекин—Ханькоу и дорогу Хунань—Хубэй и так далее.

[1] Таково, в частности, положение вещей с текущей задолженностью дорог, которая ничем не обеспечена. Классическим примером является Пекин-Суйюаньская дорога, долг которой китайцам и иностранцам за поставленные материалы составляет около 36 миллионов кит. долларов (из них американские претензии—4.800.000 ам. долларов, японские—12 000.000 иен). Под давлением кредиторов, которые не получают даже процентов, пекинское правительство согласилось было (договор 30/V 1925 г.) на консолидацию всей задолженности дороги путем выпуска своих новых займов из 9%—краткосрочного и долгосрочного,—обеспеченных первой закладной на доходы дороги. Для контроля над последними министерство должно было послать на дорогу своего инспектора (предположительно иностранцев). Договор этот был, однако, заключен без хозяина—ген. Фын-Юй-Сян, под контролем которого находится вся дорога, являющаяся для него одним из главных источников финансирования, категорически отказался признать соглашение, содержавшее в себе покушение на его доходы, и оно отпало. (См. „China Weekly Review" 17/X 1925 г.).

[2] Для характеристики этого пункта мы можем привести следующую выдержку из газеты „Peking and Tiendsin Times" от мая 1925 года:

„Быть может, наиболее вредной формой внутреннего обложения является транзитное обложение и другие налоги, взимаемые с товарного сообщения по

стоянный протест со стороны иностранцев, на том основании, что они фактически повышают таможенный тариф. Тем не менее эти налоги взимаются, делая, само собой разумеется, невозможным,—в частности, для иностранцев,—проведение на дорогах какой-либо организованной тарифной политики.

3) Захват подвижного состава для войсковых перевозок и, как последствие, нарушение нормального движения дороги и причинение ей убытков.

4) Смена китайской части администрации и назначение милитаристами своих людей. Борьба в среде китайской части управления и служащих дороги подчас доходит до крайней остроты: на Шаньдунской жел. дороге она, между прочим, сопровождалась весной 1925 г. стачкой, а в дальнейшем—взаимными арестами и высылками.

5) Вмешательство военных в работу ж.-д. служащих, а подчас и насилие над последними.

Изложенное представляет собой лишь самые общие указания. Само собой разумеется, что в разных районах и в разные периоды положение может меняться и вмешательство военных властей сказываться в более сильной или более слабой степени.

железным дорогам. Многие железные дороги Китая терпят от конкуренции со стороны альтернативных речных или морских путей и поэтому все, что препятствует быстрой доставке груза, представляет собой не только препятствие торговле, но и сокращение железнодорожных доходов.

Со времени последней гражданской войны положение на северных жел. дор. более чем грустно. Пекин-Мукденская дорога, повидимому, находится в лучших условиях по отношению к вмешательству со стороны милитаристов, чем всякая другая из правительственных линий, но и ее положение печально, потому, что сотни ее товарных вагонов были переданы на другие линии, где они задержаны милитаристами. Положение на Тяньцзинь-Пукоуской и Пекин-Ханькоуской жел. дор. просто невыносимо. Милитаристы не только вымогают деньги за пользование товарными вагонами в тех районах, которые ими контролируются, но они взимают также сбор с товарного движения. Генерал Чжан-Цзун-Чен, новый дубан Шаньдуня—один из худших насильников. Его армия, по имеющимся сведениям, захватила свыше тысячи товарных вагонов, и грузоотправители могут получать их лишь после уплаты взятки. Повторное обращение и приказания со стороны министерства путей сообщения ни к чему не привели".

Этот генерал ввел на своих жел. дор. Тяньцзинь-Пукоу и Цзяо-Чжоу—Цзинань-Фу так называемый временный специальный товарный налог для нужд военного восстановления (Military Rehabilitation temporary special goods tax), который устанавливает обложение всех видов грузов в размере от 1 до 8 долл. за тонну.

Что за последние месяцы положение не изменилось,—мы можем видеть из следующей заметки в пекинской „Far Eastern Times“ от 17/VIII; генерал Чжан-Цзун-Чен заявил министерству путей сообщения, что он не собирается отменить установленный на ж.-д. сбор, пока не найдет новых источников дохода.

Иностранный контроль де-факто. Описанное хозяйничанье военных властей в первую очередь ударяет, разумеется, по центральному китайскому правительству, которое на железных дорогах, как и вообще на территории Китая, потеряло в результате всякую власть и почти всякое влияние. Вместе с тем в отношении тех железных дорог, на которых по контрактам имеется иностранная администрация, это господство не могло, разумеется, не оказаться в противоречии с иностранными интересами и иностранным контролем. Нам достаточно вспомнить свой собственный опыт положения на железных дорогах во время мировой и гражданской войны и демобилизации, чтобы понять, что в такой обстановке, в окружении военных властей и солдатской стихии, положение ж.-д. служащих, будь они даже привилегированные иностранцы, не таково, чтобы можно было говорить об осуществлении ими попрежнему своей власти над дорогами.

Разумеется, военный контроль отнюдь не вполне покрывает собой иностранный (там, где последний имеется). Военные не изгоняют иностранную администрацию и вряд ли вмешиваются в ведение самого ж.-д. хозяйства (сверх вмешательства, связанного с военными перевозками), которое попрежнему находится на соответствующих дорогах в руках иностранцев. Но если раньше с этой технической властью соединились широкие возможности экономического и политического порядка, то в данное время, очевидно, эти возможности более или менее сведены на нет. Действительно, экономическая акция иностранного капитала (которая на железных дорогах, им финансируемых, основывалась в первую очередь на возможности регулировать и направлять грузовое движение) в настоящее время затруднена или даже совсем подорвана, отчасти вследствие разрухи самого транспорта, отчасти из-за военных налогов, взимаемых с перевозимых грузов, наконец, вследствие того, что новая, насаженная и поддерживаемая милитаристами китайская администрация, чувствует себя самостоятельнее и независимее старой. Что касается политической акции, то здесь достаточно сказать, что ныне не железная дорога господствует над местными политическими группировками, а напротив, эти последние, в лице военных властей, подчинили себе дорогу, и иностранная администрация (правительственных) железных дорог бессильна что-либо в этом отношении изменить.

Нужно, однако, отметить, что события последних лет вовсе не отразились на японской сфере влияния в Маньчжурии, как

ровно и на Юньнаньской дороге, и на КВжд, т.-е. практически на всех концессионированных дорогах. На территории Маньчжурии военных действий не происходило, а стало быть, и не было почвы для тех фактических перемен, о которых в настоящем отделе идет речь. Помимо того, японцы имеют на Южно-Маньчжурской дороге и в Квантунге крупные гарнизоны, полностью обеспечивающие их господство во всем крае и уже во всяком случае в зоне и на линиях контролируемых ими железных дорог. Наконец, Япония, как уже говорилось, установила теснейшую связь с Чжан-Цзо-Лином, который в пределах Маньчжурии достиг достаточной степени административной централизации и который не может себе позволить пойти против своего хозяина. Район КВжд еще более удален от военных действий; здесь тоже господствует Чжан-Цзо-Лин, объединяющий военную и гражданскую администрацию; в его лице Китай принимает участие в управлении дорогой наравне с СССР. К сожалению, надо все же отметить, что и на КВжд, несмотря на совершенно иные условия, имеют место различные анархические действия по адресу дороги (напр., злоупотребления военных властей литерами, самовольный захват земель и мн. др.), но эти случаи порождаются иной, отнюдь не специфически военной обстановкой; многие из них прямо могут быть объяснены иностранными (японскими) происками и влиянием, другие относятся за счет коррупции местной администрации, на которую Мукден смотрит сквозь пальцы,—во всяком случае в данной связи о них можно не упоминать. Что касается Юньнаньской дороги, которая притом непосредственно выходит во французский Индо-Китай, то она удалена от остальной ж.-д. сети Китая и от главного поля конфликтов; доступ в Юньнань затруднен гористой местностью, и дорога лежит в пределах юрисдикции одного дудзюна, почему почва для каких-либо изменений, связанных с военной обстановкой отсутствует.

Что касается остальной ж.-д. сети Китая, то, разумеется, иностранцы не могут относиться равнодушно к вытеснению и ослаблению их контроля. Последнее однако, происходило постепенно и сравнительно незаметно—вслед за развитием военных действий, которые естественно шли (в тех районах, где были железные дороги) по линии этих последних, неизбежно подпадавших под власть воюющих. Только в 1924/25 г., после победы Чжан-Цзо-Лина иностранная капиталистическая пресса стала реагировать на этот процесс по-настоящему, т.-е. воплями и угрозами. На стра-

ницах этой прессы с тех пор не раз обсуждались проекты „нейтрализовать“ ту или иную ж. д.: „воспретить“ сражающимся пользование ею и т. д.; но этого рода проекты и безответственные разговоры [1] никогда не могли быть реализованы по трем причинам: 1) Это представляло бы собой такое явное и вопиющее вмешательство в китайские дела, которое могло вызвать весьма неприятный взрыв антииностранных настроений. Добавим, что, как показали недавние шанхайские события, Китай уже не тот, каким он был 20 лет тому назад, после неудачи боксерского восстания, и дразнить его не безопасно. 2) Для практического проведения подобной меры требовалось бы колоссальное усиление иностранных гарнизонов в Китае, вплоть до занятия важнейших дорог иностранными войсками, а на такую меру империалисты не были готовы ни по соображениям громадной стоимости такого предприятия, ни вследствие непрекращающейся глухой взаимной борьбы и нежелания каждой из держав допустить усиление других. 3) Об указанной нейтрализации не могло быть речи еще и потому, что руководящие державы, во главе с Японией, имели своих фаворитов в междоусобной китайской борьбе, а разрешить пользование дорогой своему фавориту и воспретить ее его противнику, поддерживаемому какой-либо другой державой, с точки зрения международных аппарансов уже заведомо невозможно. Наконец, нельзя не учесть, что современные китайские милитаристы — это, как-никак, сила, с которой иностранному империализму приходится в известной мере считаться. В отдельных случаях иностранные администраторы делают попытку восстановить свой авторитет. Так, в конце марта текущего года в пекинских газетах („Far Eastern Times“ от 25/III) появилось сообщение, что ввиду захвата военными почти всего подвижного состава, бельгийский главный инженер дороги Лун-Хай (включающей в себе и дорогу Кайфын—Хэнань) издал приказ о приостановке всего движения. Нам неизвестно, как конкретно разрешился этот конфликт. Но больше

[1] О более серьезных планах недавнего происхождения см. следующую главу. С другой стороны, надо отметить, что еще в 1923 г., в связи с нападением бандитов на поезд Тяньцзинь-Пукоуской дороги и уводом в плен группы иностранных пассажиров (так наз. Линченский инцидент) дипломатический корпус выдвинул требование организации специальной ж.-д. полиции под иностранным командованием. Проект этот, несомненно, имел в виду стратегический захват железных дорог и их нейтрализацию, но он натолкнулся на решительное сопротивление как китайского правительства (текст переписки см. Ж. 818—830), так и, в дальнейшем, Японии (которая, как мы увидим, вообще настроена против всякого интернационального контроля и предпочитает действовать в одиночку)—и в результате из него ничего не вышло.

о нем не было ничего слышно, и военные действия в районе спокойно продолжались. Другой случай имел место в начале августа 1925 г. в Кантоне, где британский консул отказался признать нового, назначенного кантонским правительством китайского директора дороги Кантон—Цзюлун. И по этому поводу у нас нет дальнейших сведений. Вообще говоря, однако, иностранцы на практике ничего не смогли пока предпринять для восстановления полностью своей прежней власти на дорогах, и дело ограничивается дипломатическими протестами, газетным шумом и переговорами с теми же милитаристами. Чжан-Цзо-Лин уже внял представлениям Англии, с которой он недавно подружился, и в течение мая—июня 1925 г. им был выпущен ряд строгих приказов [1] его подчиненным, восстановить порядок на контролируемых им дорогах (Пекин—Мукден, Тяньцзинь—Пукоу, Шанхай—Нанкин и Циндао—Цзинань). Порядок, весьма вероятно, будет восстановлен, но, в силу общей обстановки, иностранцам трудно будет вернуть себе ту власть, которой они пользовались на этих дорогах всего лишь несколько лет тому назад.

В заключение этого отдела заметим, что вспышка национально-революционного движения в июне—июле 1925 г. в связи с шанхайскими событиями также сыграла свою роль в хотя бы временном ослаблении иностранного контроля. Из газетных сообщений [2] явствует, что английская администрация линий Кантон—Цзюлун и Даокоу—Цинхуа должна была спешно покинуть свой пост. Она, по всей вероятности, вернется, но вряд ли престиж ее на будущее время увеличится—по крайней мере, если не произойдет открытой военной оккупации этих дорог со стороны иностранцев.

ГЛАВА XI

НОВЕЙШИЕ ПРОЕКТЫ ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИИ КИТАЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

В предыдущей главе мы обрисовали ту ситуацию, которая создалась на китайских железных дорогах в связи с внутренней войной и господством милитаристов. Мы указывали, что иностранцы

[1] В одном из приказов, опубликованном в газете „Peking Daily News“ от 29/VI перечисляются между прочим, деяния, против которых приказ направлен: самовольные увольнения и назначения служащих, вмешательство в их работу, нарушение порядка, незаконные налоги и проч.

[2] „Far Eastern Times“ 17/VII 1925 г.

в Китае серьезно озабочены этой ситуацией и что их пресса спорадически наполняется безответственными толками об интервенции, повод к которой усматривается как раз в положении ж.-д. транспорта и в угрозе связанным с ним иностранным интересам. В совсем недавнее время—зимой и весной 1925 г.—толки эти потеряли, однако, свою неопределенность и сосредоточились на обсуждении проектов, повидимому, исходивших на сей раз от ответственных капиталистических и дипломатических кругов—проектов интернационализации китайских железных дорог, которые появились сначала в связи с т. наз. американским планом Дауэса для Китая, а затем, как самостоятельное предложение, муссируемое в британских кругах, в связи с предстоящей осенью 1925 года таможенной конференцией.

„План Дауэса для Китая“ занимал осенью 1924 г. немалое место во внимании всего мира. Судя по тем сведениям, которые появлялись о нем в прессе, план предусматривал введение в Китае международного финансового контроля по образцу того, который был установлен в Германии, но—mutatis mutandis,—вероятно, в более агрессивной форме. План этот включал в себя, между прочим, как интернационализацию китайских финансов, так и международный контроль над китайскими железными дорогами. Происхождение этого проекта некоторое время оставалось невыясненным; впоследствии обнаружилось, что он исходил от частной группы американских банков и концернов, имеющих крупные интересы в Китае и что американское правительство по тем или иным причинам не оказало ему своей поддержки, в результате чего проект этот был похоронен еще в октябре 1924 г. [1] Однако

[1] Вся история проекта была изложена американским корреспондентом шанхайской газеты „North China Daily News“ (от 27 января 1925 г.). Оказывается, что еще в 1922 г. по инициативе деп-та торговли и Гувера в Нью-Иорке был создан из представителей крупных американских дельцов совещательный комитет по вопросам китайской политики. В середине 1923 года этот комитет сделал американскому правительству ряд весьма агрессивных по отношению к Китаю предложений (по части финансовой блокады и „твердости“ в таможенном вопросе). Гувер в свое время с этой точкой зрения не согласился. К концу 1924 года был поставлен вопрос о роспуске комитета (что и было исполнено в декабре). Еще раньше этого, видя, что комитет дышит на ладан, крупные фирмы, пославшие туда своих представителей, образовали независимую организацию под именем „Американские материальные кредиторы кит. правительства“. Эта организация в совершенно неофициальном порядке и выдвинула проект, получивший громкое название „плана Дауэса для Китая“. Проект опять-таки не встретил поддержки Гувера, который направил его в гос. деп-т Соединенных Штатов со своим резко отрицательным заключением.

та часть этого проекта, которая была связана с железными дорогами, продолжала оставаться предметом общественного внимания и муссировалась с разных сторон. Это, между прочим, побудило японского минидела Шидехара в ноябре 1924 г. выступить с резким заявлением по этому вопросу (к его заявлению мы перейдем ниже).

Британские проекты. С начала 1925 года выяснилось, что на сей раз инициатива в деле поддержки проекта захвата и интернационализации китайских железных дорог будет принадлежать Англии. В британских официальных сферах шла какая-то закулисная работа, и, как всегда, эта работа проявлялась вовне газетными и иными толками. Описывая хаотические условия на китайских железных дорогах, английская пресса как у себя дома, так и в особенности в Китае, все чаще и определеннее стала возвращаться к мысли о принудительном захвате китайских железных дорог иностранцами. Разумеется, эта мера мотивировалась не ее действительными основаниями—стремлением, с одной стороны, удержать, а с другой—расширить иностранный контроль над регулятором китайской коммерческой и экономической жизни,—а велеречивыми рассуждениями о необходимости помочь китайскому народу избавиться от милитаристов, — но эти рассуждения более чем прозрачны. Ряд статей в этом смысле мы находим в руководящих британских органах в Китае, во главе с „North China Daily News" (Шанхай) и „Peking and Tiendsin Times". Более того: не так давно та же тема, на сей раз в определенной связи с предстоящей таможенной конференцией, [1] послужила предметом обсуждения в лондонском „Times". Пекинский корреспондент этого признанного и влиятельнейшего рупора британского империализма,

[1] Согласно Вашингтонскому соглашению о таможен. тарифе (текст Ж. 1161—1164), по вступлении в силу этого соглашения должна быть созвана специальная конференция, задачей которой является: 1) подготовить путь к отмене внутреннего обложения товаров в Китае и к одновременному повышению китайского тарифа до 12,5% с цены ввоза и до 7,5% с цены вывоза товаров и 2) определить условия, на которых китайскому правительству будет разрешено временно, впредь до осуществления этого плана, повысить свой импортный тариф до 7,5% а в отношении предм. роскоши и до 10%. Созыв этой конференции был задержан отказом Франции ратифицировать этот договор до урегулирования вопроса о выплате французской доли боксерского вознаграждения в золотом, а не бумажном франке. В апреле 1925 г. этот последний вопрос был разрешен в желательном для Франции смысле и с этого момента созыв таможенной конференции стал актуальной возможностью. В момент, когда пишутся эти строки, китайское правительство назначило открытие конференции на 26/X тек. года и разослало приглашения заинтересованным державам.

некий Фразер, выдвинул в своей газете сложный проект международной интервенции в китайские дела, основными элементами которой должны были явиться: 1) использование подлежащего увеличению на предстоящей конференции таможенного дохода на обеспечение и консолидацию китайского долга; 2) захват всех китайских жел. дорог и подчинение их международному контролю; 3) поддержка Чжан-Цзо-Лина, как опоры консервативных элементов в Китае, 4) военная расправа (помощью усиленного иностранного гарнизона) со всеми „большевиствующими элементами“, которые будут протестовать против первых трех пунктов.

Проект этот, как можно видеть, не из очень миролюбивых и, без сомнения, представляет собой выражение довольно крайних взглядов, но, освобожденный от крайностей, он, тем не менее, являет собой, повидимому, довольно верное изложение того, что можно назвать неофициальной точкой зрения Англии. Интересно, что когда с разных сторон начались нападки на Фразера, и когда в самом же „Times“ его план был раскритикован известным сэром Джоном Джорданом (бывший британский посланник в Пекине, а ныне нечто вроде советника в британском мин. ин. дел), — эти нападки направлялись лишь против таких пунктов, как открытая поддержка Чжан-Цзо-Лина, и обеспечение таможенными доходами нишихаровских и подобных им займов. При этом, однако, сами оппоненты Фразера нисколько не возражали ни против использования предстоящей таможенной конференции для разрешения вопросов более общего характера, т.-е., попросту говоря, для вмешательств в дела Китая, ни, в частности, против той части плана, которая относится к железным дорогам.[1]

Проект Фразера был опубликован в конце апреля. Вслед затем развились шанхайские события, отвлекшие внимание в другую сторону. 10-го августа был, однако, опубликован[2] новый проект, предложенный бывшим британским коммерческим атташэ в Пекине, Арчибальдом Розом одной из комиссий британской палаты общин. Роз предложил на ряду с многими другими вещами организацию генерального инспектората китайских железных дорог (по образцу морских таможен) под полным иностранным контролем. Этим

---

[1] Автору не удалось видеть оригинал полемики, о которой идет речь: он сообщает о ней на основании перепечатки и комментариев пекинской газеты „Far Eastern Times“ от 16/V и след.

[2] Пекинская газета „Мин Бао“ от 19/VIII 1925 г.

органом будет, между прочим, учреждена особая железнодорожная полиция под начальством иностранных офицеров, которая примет меры к прекращению гражданской войны (более откровенный вариант Линченского проекта, см. прим. к стр. 155). Тот же инспекторат будет управлять всей ж.-д. сетью, распоряжаться доходами, руководить дальнейшей постройкой и т. д.. Железнодорожные доходы, как и доходы ряда других источников, пойдут на обеспечение иностранных займов, а остаток будет распределен между провинциями особой международной комиссией, которая будет при этом руководствоваться степенью добросовестного исполнения данной провинцией своих договорных обязательств. Если какая-нибудь из провинций откажется повиноваться, на нее будет оказано давление; в частности, ее войска не будут допущены к перевозке по железным дорогам, и последние вообще прекратят свое действие на ее территории. Вряд ли нужно подчеркивать, что в случае проведения в жизнь подробного проекта от китайской государственности и от самостоятельной внутренне-политической жизни Китая ровно ничего не останется.

Все эти проекты, разумеется, носят неофициальный характер, но они, повторяем, отражают собой то, что происходит в недрах министерства иностранных дел и крупных капиталистических концернах Англии. Что это так, — можно видеть, между прочим, из следующего параграфа, заимствованного от одного уже официального британского проекта, выработанного к предстоящей таможенной конференции.

„Китайское правительство заявляет о своем намерении при помощи иностранцев немедленно реорганизовать железнодорожное управление, преобразовать систему железнодорожных доходов и назначить иностранных главных бухгалтеров, директоров и инспекторов на всех тех линиях, где эти посты были до сих пор заняты китайцами.

Китайское правительство далее заявляет, что и в дальнейшем оно будет руководиться тем же принципом, что железнодорожные доходы должны быть направляемы исключительно на покрытие нужд самих же железных дорог, включая платежи по займам, содержание и амортизацию наличных дорог и постройку новых линий“.

Проект, о котором идет речь, был составлен еще до шанхайских событий, и мы не знаем, решатся ли англичане предъявить его на конференции. Во всяком случае, не подлежит сомне-

нию, что британский империализм — или, по крайней мере, часть влиятельных британских кругов — относится к проекту захвата железных дорог вполне серьезно и попытается реализовать его при первой возможности.

Прежние и новые проекты интернационализации. Тенденция империалистов к интернационализации железных дорог Китая проявлялась не раз на протяжении его железнодорожной истории. Напомним, в частности, неудавшийся проект интернационализации маньчжурских железных дорог в 1909—1910 г. и образование в 1920 г. нового консорциума, задачей которого была интернационализация всего будущего строительства (вылившаяся, как мы уже указывали, на практике в полное прекращение иностранного финансирования этого строительства). Оба эти проекта были американского происхождения: они представляли собой в сущности логическое завершение доктрины открытых дверей. Относительно этих проектов нужно подчеркнуть одно: они были *непосредственно и главным образом* направлены не против Китая, а против тех держав, успех которых в Китае беспокоил Америку (в первом случае против России и Японии; во втором — против одной Японии). В отношении проекта Нокса в этом не может быть сомнения, ибо Нокс, с одобрения китайского правительства, стремился остановить процесс угрожающего укрепления России и Японии в Маньчжурии. Что касается образования консорциума, то оно было, наоборот, враждебным Китаю актом, ибо имело в виду прекращение международной конкуренции, образование единого фронта держав и установление более тяжелых условий финансирования Китая; но и в этом случае трудно сказать, не было ли острие направлено скорее в сторону Японии, и не являлся ли удар по Китаю уже вторичным эффектом. Во всяком случае ни проект Нокса, ни даже новый консорциум не имели в виду *прямого и открытого грабительского захвата в иностранные руки одного из главных элементов наличного национального богатства страны* — в той мере, в какой стремления к подобному захвату существовали,[1] они были достаточно завуалированы. Напротив,

[1] В письме на имя британск. мин. ин. дел от 4 июня 1919 г. один из выдающихся членов *британской группы* нового консорциума следующим образом определил главную цель этой организации: „Учреждение в Пекине центрального ж.-д. управления из представителей китайского правительства, с одной стороны, и консорциума — с другой, каковому управлению будет поручено *финансирование, постройка, управле-*

новые проекты родились в совершенно иной обстановке; они связаны не с соперничеством империалистов в Китае, или, по крайней мере, не столько с ним, сколько с борьбой между империалистическим фронтом, с одной стороны, и Китаем—с другой, борьбой, которая именно за последние годы приобретает все более острый характер; они представляют собой прямой и ничем не прикрытый захват достояния Китая в целях дальнейшего его порабощения. Надо полагать, что именно этот сугубо-одиозный характер проекта вынудил американское правительство отказать в своей поддержке пресловутому „плану Дауэса для Китая".

Эволюция проектов интернационализации ведет таким образом от „помощи Китаю для восстановления всей полноты его суверенитета в Маньчжурии" (проект Нокса), от „замены международного соперничества международным сотрудничеством" (формула нового консорциума) к предложениям откровенного грабежа, от которых пахнет порохом, которые связаны в конечном счете с завоеванием и применением вооруженной силы.[1] В этом отношении любопытна также разница между позднейшими проектами, американскими, с одной стороны, и британскими—с другой. В устах американцев интернационализация железных дорог Китая есть по внешности воплощение политики мирного захвата, политики золотого кошелька. Международный контроль над китайскими железными дорогами оказывается чуть что не платой за приведение в порядок китайских финансов. В устах англичан тот же проект на протяжении нескольких месяцев теряет всю свою миролюбивую мишуру—включая пальмовые ветки—он становится тем, что он есть—актом открытого международного разбоя, направленного против Китая, актом хищнического колониального захвата всей артериальной системы страны, продолжение конквистадорской политики прошлых времен в Азии, Африке и на окраинах самого Китая. Но в то время как прежде каждая из держав действовала в одиночку, сейчас даже Англии не по силам проглотить

ние и контроль за китайской ж.-д. системой в ее целом; при чем консорциум будет действовать как финансовый и промышленный агент этого управления для выпуска ж.-д. заемных обязательств, а равно для „организации снабжения дорог всеми материалами" (Kollins, Mineral Entreprise in China, стр. 52, Тяньцзинь, 1922 г.). Практических шагов в смысле приобретения этого контроля сделано, однако, не было.

[1] Мы не видим другого способа осуществления этого проекта в современном Китае с его милитаристами, с одной стороны, и национально-революционным движением—с другой.

такой кусок, и потому-то проект предусматривает международный контроль.

Вполне естественно, что эта идея в настоящее время должна была исходить от британского империализма. Под влиянием страха за судьбу своих громадных колониальных владений в Азии и на Востоке вообще Англия, естественно, наиболее болезненно реагирует на рост национального движения среди восточных народов. Поскольку Китай за последние как раз годы становится центром этого движения, по мере того, как приближается национальная революция в этой стране, англичане должны занимать и действительно занимают все более и более нетерпимую позицию по отношению к ее национальным стремлениям. На Востоке Англия исполняет роль жандарма; она является столпом мировой реакции. Именно британский империализм больше всякого другого может и должен мечтать о железном стратегическом и политическом охвате Китая, и в этом его плане овладение рельсовыми путями является наиболее важным элементом. К этому общему соображению добавим, что как мы видели, Англия стоит впереди всех других наций и как купец и как кредитор китайских правительственных дорог, и что ее конкретные железнодорожные и торговые интересы в Китае в наибольшей степени страдают от современного положения вещей вообще и от подпадения китайских дорог под власть милитаристов, в частности.

Перспективы интернационального захвата китайских жел. дор.[1] Насколько эти британские планы имеют шансы на успех? По нашему мнению, шансы в данной конкретной обстановке слабы, и весьма возможно, что настоящий проект интернационализации никогда не дойдет даже до стадии официального обсуждения. Причины в общем те же, что и перечисленные нами выше (гл. X), в связи с вопросом о возможности, так сказать, индивидуального восстановления иностранного контроля, ныне, как сказано, фактически ослабленного. Прежде всего в Китае эти проекты как со стороны общественного мнения, так и со стороны наличных господствующих социальных сил встретят самое решительное противодействие. Лозунг борьбы с милитаризмом в Китае довольно популярен, но еще несравненно популярнее борьба

---

[1] Речь идет здесь о ближайших перспективах—применительно к описанным конкретным британским проектам. Более общий прогноз дан в конце последней главы.

с империализмом и „Китай для китайцев". Милитаристы, купечество, интеллигенция и рабочий класс будут одинаково, хотя и по разным причинам, бороться против этого проекта. С этим сопротивлением со стороны Китая нельзя, разумеется, не считаться, ибо при громадности его территории и населения и при том боевом настроении по отношению к империализму, которое проявляется в Китае за последнее время, задача овладения его ж.-д. путями оказывается крайне трудной и политически и стратегически.

Еще более важно, что Англия в своих проектах должна встретиться с неизбежной и решительной оппозицией со стороны других держав. Англия не нуждается в симпатиях Китая: все ее интересы сводятся к укреплению ее экономических позиций и подавлению попыток Китая вернуть себе самостоятельность,—попыток, которые в случае успеха не могут не отразиться на английском владычестве в сопредельной Бирме, Индии и т. д. Напротив, Америка и Япония в предвидении того конфликта, который рано или поздно между ними произойдет, не могут не учитывать Китай, как первостепенный фактор будущей политической конфигурации на Тихом океане. Америка всегда позировала в качестве „единственного незаинтересованного друга" Китая: она, правда, не упускала случая получить участие во всех преимуществах, которые вырывались у Китая другими агрессивными державами, и практически с самого начала ими пользовалась, но она никогда не предпринимала откровенно насильственных шагов и никогда не примет участия в деле, которое должно вызвать бурю негодования всех активных социальных сил Китая. Что касается Японии, то до Вашингтона и до землетрясения японская политика в Китае была наиболее агрессивной, но с тех пор, как Япония почувствовала свою беспомощность перед объединенным фронтом остальных держав, она значительно изменила свою линию. В своих внешних проявлениях японская политика (кстати сказать, всегда наиболее ловкая и наиболее успешная) ныне более, чем какая-либо другая, склонна делать вид, что она считается с китайским национальным движением, — недаром Сун-Ят-Сен мог открыто проповедывать японо-китайско-советский союз. Таким образом, Америка, как и Япония, каждая в отдельности, будут весьма мало склонны вступить на путь авантюр и военного захвата, дабы отвести ненависть народа на другие державы и укрепить свои собственные связи с Китаем.

Быть может, однако, обе эти державы могли бы, как это не раз уже делалось, сговориться о совместных действиях и устранить „конкуренцию в либерализме“. Здесь, однако, мы должны иметь в виду другую причину, по которой Япония никогда не сможет согласиться на подобного рода интернационализацию — причину, лежащую не на внешней, показной, а на внутренней, существенной стороне японской политики в Китае. Япония видит в Китае необходимый ей хинтерланд, тыл, источник сырья и продовольствия, рынок изделий и капитала. Все промышленное, финансовое и великодержавное будущее Японии связано с Китаем; все ее усилия направлены на экономическое и политическое в него внедрение. Это внедрение идет изумительным темпом: мы могли это видеть из того, хотя бы, что, появившись на арене ж.-д. строительства всего в 1905—1907 г.г., Япония уже сумела занять на ней чуть ли не первое место. При этом японское проникновение носит в значительной мере региональный характер: она является полной хозяйкой в Ю. Маньчжурии, она постепенно распространяет свое влияние на Внутреннюю Монголию и Сев. Маньчжурию, на Шаньдун (несмотря на политическое изгнание оттуда) и Фуцзяи. Повсюду ее связи с китайской политической и экономической жизнью несравненно более органичны, чем у европейцев и американцев. Япония непрерывно укрепляется в Китае. Что может ей дать интернационализация железных дорог, кроме ее собственного ослабления? Япония, как никто, умеет вертеть милитаристскими марионетками в Китае; чуть ли не каждый новый оборот его внутренне-политического колеса делает ее более сильной. Что бы ни принесла с собой международная интервенция, она может только задержать поступательный ход японской экспансии.

Нет ничего удивительного поэтому, что Япония противодействовала Линченскому проекту учреждения ж.-д. полиции под международным контролем и что японская пресса отнеслась весьма недоброжелательно к слухам о проекте интернационализации железных дорог в Китае. Что касается в этом последнем случае, официального мира, то еще осенью 1924 г. министр иностранных дел Японии, барон Шидехара, в одной из своих речей заявил:

„Установить мир и единство в Китае, без сомнения, труднейшая задача. Хотя работа в этом направлении и не двинулась столь далеко, как того можно было желать, отсюда нельзя еще заключить, что китайский народ вовсе неспособен к само-

управлению. Подобного рода предположение кажется нам совершенно необоснованным. Ни в коем случае мы не сможем согласиться на какой бы то ни было основанный на этом предрассудке план передачи китайских железных дорог или других административных органов под международный контроль. Мы с удовлетворением констатируем, что никакой такой проект не находится на рассмотрении какого-либо иностранного правительства".[1]

Мотивы, толкающие Японию к выступлению против плана, кажутся нам в достаточной степени серьезными, и мы не думаем, чтобы она в данное время согласилась ими пожертвовать.

Раз так,—стало быть, более чем вероятно отрицательное отношение к проекту со стороны Америки, а вслед за ними и Франции, у которой тоже имеется своя ж.-д. концессия и свои региональные, индивидуалистические устремления, и других. Обстановка для британских планов оказывается при таких условиях в высшей степени неблагоприятной. Не потому ли эти планы до сих пор остаются в стадии газетного или келейного обсуждения?

Вышеизложенная оценка, как нам кажется, подтверждается пока-что и ходом событий после шанхайского расстрела, происшедшего 30 мая 1925 года. Когда таможенная или какая-либо другая международная конференция соберется, Китай явится на нее со своими требованиями, которые никак не совместимы с притязаниями держав на интернациональный контроль над железными дорогами и которые уже во всяком случае не облегчат осуществления этих притязаний.

ГЛАВА XII

УРОКИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИНОСТРАННОГО „СОТРУДНИЧЕСТВА"

В первых главах настоящей работы мы характеризовали постепенный ход китайского железнодорожного строительства и ту роль, которую играл в нем—отнюдь не по добровольному при-

[1] Комментируя это письмо, орган японской пропаганды в Шанхае „Far Eastern Review" (от февраля 1925 г.) довольно откровенно (и упрощенно) разъясняет мотивы этой позиции: „Япония боится, что в обмен за согласие Китая на реорганизацию его железнодорожного хозяйства под иностранным управлением англо-американский блок будет помогать китайцам получить обратно южно-маньчжурскую систему железных дорог".

глашению Китая [1]—иностранный капитал. В настоящей заключительной главе мы остановимся на уроках этого иностранного сотрудничества и на его перспективах.

Иностранный ж.-д. контроль, как форма империалистического проникновения. Навязывая Китаю свое участие в его железнодорожном строительстве, иностранный капитал, как мы видели, частью требовал самостоятельных ж.-д. концессий, частью же добивался более или менее далеко идущего контроля как над постройкой, так и над эксплуатацией финансируемых им правительственных железных дорог. Хотя контроль над этими последними дорогами с формальной стороны носит лишь финансовый характер, обусловливаясь предоставлением определенных займов,—в действительности он шел гораздо дальше обеспечения интересов кредиторов и был в той или иной степени направлен на те же цели, что и концессионное строительство, т.-е. на приобретение возможно более полного политического и экономического господства над соответствующими районами Китая.

Громадные опасности, проистекавшие для Китая от иностранного контроля над его железнодорожной системой, очевидны. Множество естественных условий и исторических обстоятельств, о которых мы упоминали раньше, соединилось для того, чтобы вопреки воле иностранных капиталистов эти опасности ослабить. Тем не менее, иностранный железнодорожный контроль был и остался (наряду с т. н. неравными договорами) величайшей угрозой для экономической и политической целости и безопасности Китая и актуальным препятствием к его возрождению. Правда, повторяем, как раз за последние годы иностранный контроль силою вещей оказался значительно урезанным, но это не изменило той роли, которую соответственные ж.-д. постройки и ж.-д. эксплуатация сыграли — наряду, разумеется, с другими первостепенными факторами—в деле проникновения в глубь страны иностранного капитала и иностранного политического влияния. В середине 90-х годов, когда ж.-д. строительство в Китае только начиналось, иностранное влияние не шло далее приморских и приречных портов, да и там иностранные интересы ограничивались, главным образом, торговлей. Бурный натиск иностранного промышленного капитала и переход иностранных держав к империалистической, в собствен-

[1] Ср. Оверлах, цит. соч., стр. 241: „Иностранцы стремились строить железные дороги в Китае не потому, что Китай нуждался в этих дорогах, а потому, что они сами нуждались в прибылях от этих дорог“.

ном смысле слова, политике происходили параллельно развитию иностранного ж.-д. строительства и находились с ним в тесном взаимодействии. Если бы не ЮМжд (и связанные с нею железнодорожные пути), Япония вряд ли могла бы пользоваться в Южной Маньчжурии той степенью влияния и власти, которою она ныне там обладает. Если бы не Юньнаньская дорога, французы не могли бы, вопреки постановлениям Вашингтонской конференции, продолжать считать Юньнань сферой своего влияния. Если бы не сеть дорог в долине реки Янцзы, британское господство в Шанхае и на нижнем течении этой реки никогда не было бы столь полным. Повторяем: политическая и экономическая акция России в Северной Маньчжурии, Японии в Южной Маньчжурии, Германии в Шаньдуне, Франции на юго-западе, Англии в Чжили и в долине Янцзы опиралась и стимулировалась господством над соответственными ж.-д. путями. Между прочим, именно через железные дороги иностранный капитал получил доступ к натуральным богатствам Китая, которые теперь в значительной части им контролируются. С ними же непосредственно связана немалая доля иных иностранных промышленных предприятий. [1] Если иностранный капитал пустил в настоящее время в Китае столь глубокие экономические корни, то в этом положении вещей огромную роль сыграл иностранный контроль на железных дорогах.

Что касается чисто политической стороны, то и здесь этот контроль не должен быть упущен в перечне факторов, приведших к столь полному порабощению Китая. Помимо всего сказанного по этому вопросу, следует иметь в виду политическое значение того обстоятельства, что дорога и связанные с ней рудники представляют собой важнейший (по крайней мере, вне открытых портов) вид помещения иностранного капитала и важнейшую форму иностранных vested interests, наличие которых служит основанием для притязаний и на политическую заинтересованность и на политическое влияние. Что все это значит,—можно видеть на одном из последних и наиболее ярких примеров. Власть Чжан-Цзо-Лина, как известно, тесно связана с Японией. Когда в 1922 г. этот дудзюн потерпел поражение от чжилийской партии, он мог спокойно укрыться в своей вотчине под японским крылышком. Когда в 1924 г. война возгорелась вновь, всякому наблюдателю

[1] Достаточно вспомнить „промышленное обрастание“ вокруг ЮМжд, которая служит основой и фундаментом целой массы японских фабрик, заводов и рудников в Южной Маньчжурии.

было ясно, что Чжан-Цзо-Лин играет беспроигрышную игру, ибо Япония твердо решилась никого из его противников в Маньчжурию не допустить. Именно эта очевидность сыграла, повидимому, главную роль в перевороте, произведенном Фын-Юй-Сяном в лагере чжилийцев в октябре 1924 г. Сопоставим все эти общеизвестные факты с не менее очевидным обстоятельством, это при данной международной обстановке, которая не допускает более простой агрессии в стиле 1915 г. и требует серьезных соблюдений некоторых внешних приличий, японское вмешательство возможно было бы лишь благодаря действительному наличию у Японии огромных vested interests в этом крае, каковые интересы, повторяем, целиком связаны с ЮМжд и ее подсобными или покровительствуемыми ею предприятиями. Не будь этих интересов, позиция Японии перед лицом тогда еще (в 1924 г.) существовавшего англо-американского блока, относившегося к Японии крайне подозрительно, была бы, несомненно, гораздо менее твердой и, быть может, не возымела бы столь прямых и непосредственных результатов. Мы видим, таким образом, что японский ж.-д. контроль в Южной Маньчжурии имел в конечном счете немалое влияние на общую ситуацию во внутренней политике Китая. Это влияние в будущем может оказаться еще более серьезным. В самом деле, всякий наблюдатель китайской политической жизни должен признать, что путь к победе Китая в борьбе с империализмом лежит прежде всего через поражение Чжан-Цзо-Лина, который благодаря своим связям с империалистическими державами представляет собой одно из главных препятствий к успеху и развитию национально-революционного движения в Китае. Нужно ли говорить, что не будь ЮМжд и всего с нею связанного, борьба национального Китая с Чжан-Цзо-Лином была бы колоссально облегчена, и возможности Японии помочь своему вассалу значительно ограничены.[1]

Во избежание всяких недоразумений мы еще и еще раз подчеркиваем, что жел.-дор. контроль есть лишь одно из многих орудий и форм империалистической политики (и экономики) в Китае. Мы выделяем его из общей связи лишь поскольку наша тема ограничена жел.-дор. вопросами, но мы нисколько не упускаем эту связь из виду. Все же очевидно, что иностранный железнодорожный контроль представляет собой весьма серьезный фактор иностранной агрессии и иностранной экспансии

[1] В этой связи см. также прим. к стр. 140.

и что, допустив (вынужденно) иностранный капитал и иностранные державы укрепиться на своих железных дорогах, Китай сильно осложнил и отягчил свое положение и свою национальную борьбу.[1]

В изложенной общей постановке вопрос о „стоимости“ для Китая участия иностранного капитала в его железнодорожном строительстве представляется достаточно ясным. Но в этом вопросе есть и другая, коммерческая сторона, менее в общем знакомая широкой публике и заслуживающая того, чтобы на ней остановиться.

Коммерческая стоимость „помощи“ иностранных капиталистов. Одним из ходячих аргументов, которые на протяжении всей истории жел.-дор. строительства в Китае всегда приводились иностранцами для оправдания их требований контроля, является ссылка на неспособность китайцев руководить крупными предприятиями,[2] на их неискоренимую коррупцию и на невозможность доверить им распоряжение крупными фондами, получаемыми от жел.-дор. займов. „Китайское гражданское право,—пишет Оверлах,—никогда не являлось чем-либо большим, чем обычаем; китайская компания бессильна заставить своих чиновников быть честными“. Этими и подобного рода аргументами иностранный капитал пытался обосновать благодетельность для Китая его „содействия и руководства“ в деле развития железных дорог, которые, по заявлениям иностранной прессы, обеспечивают Китаю максимальную дешевизну, эффективность и достоинства жел.-дор. сооружений и железнодорожного транспорта.

Аргументация эта, разумеется, мало что стоит, если бы даже она вполне соответствовала истине, ибо только что описанные опасности и вред, экономический и политический, проистекающие для Китая от иностранного контроля над его жел.-дор. сетью, настолько

---

[1] Интересно сравнить положение Китая и Японии. Последняя освободилась от „неравных договоров“ еще в период, когда иностранный капитал ограничивался торговыми задачами и не имел vested interests внутри страны. Это освобождение сильно, надо полагать, затруднилось бы, если бы иностранный капитал успел в свое время приобрести контроль над железными дорогами Японии и через посредство этого контроля обосновать в ней серьезные промышленные и горные интересы.

[2] Ср. Middleton Smith, The british in China and the far-eastern Trade, 1920 стр. 44: „Практика показала, что никакой действительно крупный промышленный концерн не может успевать под руководством чисто китайской администрации“, и дальше (стр. 173): „История добычи угля в Китае так же точно, как история таможен, соляного дохода и жел. дорог, еще раз доказала, что крупный промышленный концерн не может работать в Китае под чисто китайским управлением. Единственная возможность—это сотрудничество с иностранцами“.

велики, что их не может уравновесить никакая дешевизна и никакая эффективность транспорта. Но мы имеем в литературе вопроса указания, [1] которые позволяют утверждать, что вышеуказанная аргументация и по существу неправильна или, по крайней мере, чудовищно преувеличена.

Что китайцы в техническом отношении отстали, что они располагают меньшим числом инженеров и техников и менее привычны к организационной работе в масштабе крупного современного предприятия,—это в общем и целом верно, но отсюда, разумеется, далеко до органической неспособности с китайской стороны и курьезного представления об иностранном контроле, как необходимом условии нормальной деятельности крупного предприятия в Китае. В торговле, например, китайцы создали уже немало крупнейших организаций с широко развитой агентурой за границей, и эти организации благополучно вытесняют из экспортного и импортного дела своих иностранных конкурентов. [2] Разумеется, у европейской, американской или даже японской администрации технического предприятия имеются преимущества в виде большей подготовки, опыта, технических познаний. Но—и это чрезвычайно важно—надо иметь в виду, что сравнение производится не между китайскими и иностранными деловыми методами вообще, а между работой китайцев и иностранцев в *китайских условиях*, а эти последние значительно изменяют положение. Дело не только в том, что в обстановке своей родной страны китайцы имеют естественное преимущество в знании языка, обычаев и т. д. Дело в том, что иностранные дельцы и капиталистического покроя спецы на китайской территории либо с самого начала принадлежат к худшей категории, либо, как правило, быстро дегенерируют под влиянием среды. Эти иностранцы являются в Китай с надеждой на возможно быстрое обогащение: их деловая честность, как правило, далеко не стоит на высоте; их труд далеко не столь эффективен, как можно было бы ожидать, а оплата его несоответственно высока. Китайские администраторы имеют, разумеется, свои крупные недостатки и технически часто несостоятельны, но и иностранная капиталистическая администрация имеет достаточное количество грехов, в числе которых главную

---

[1] Немногочисленные, правда, ибо мы пользуемся только литературой на европейских языках, которая естественно окрашена в определенный цвет.

[2] Этот процесс вытеснения особенно заметен в 1924 г. (см. отчет морских таможен за этот год и отзывы шанхайской, тяньцзиньской и пекинской прессы).

роль играет фактическая безответственность, вследствие экстерриториальности и чрезмерно высокое вознаграждение. Наконец, одно дело—поставление дорог под иностранный контроль, а другое—приглашение на китайскую жел.-дор. службу нужного числа иностранных специалистов и техников при сохранении руководства дорогой или постройкой за китайской администрацией.

Это—что касается личного состава. Но вопрос должен быть поставлен шире. Дороги, строящиеся иностранным капиталом, Китаю обходятся не дешевле, а скорее дороже, ибо, помимо стоимости иностранного контрольного аппарата, эти дороги оказываются обычно вынужденными закупать материалы в определенной стране, а стало быть (ввиду исключения конкуренции других поставщиков), по повышенным ценам. Это обязательство, как мы видели, прямо формулировано только в некоторых контрактах, но, поскольку кредитующая организация повсюду получает монополию в качестве агента по закупкам, совершенно очевидно, что результат тот же, хотя бы даже в контракте было оговорено совершенно обратное.

Все сказанное находит себе подтверждение на фактах, что можно видеть из следующего:

1) Обвинения китайцев в коррупции. В самом начале постройки Тяньцзинь-Пукоуской дороги на германской секции этой постройки произошла панама, которую иностранцы широко использовали для поношения китайской администрации и для пропаганды неприемлемости „Пукоуских условий", дающих китайцам возможность распоряжаться фондами. Однако китайская сторона справедливо указывала, что в панаме был повинен и германский главный инженер, и контролер, назначенный синдикатом. Интересно, что китайские чиновники, виновные или хотя бы косвенно замешанные, были сплошь смещены, но иностранцы, до которых китайский закон не мог в силу экстерриториальности дотянуться, остались на своих местах.[1] Таким образом даже эта история скорее свидетельствует в пользу китайской точки зрения. Что на обвинениях в коррупции и т. п. вообще ничего нельзя строить,—показывает, между прочим, случай на дороге Кантон-Цзюлун, где все суммы находились в распоряжении англичан и где, тем не менее, уже на второй год постройки, возникла столь же громкая панама, закончившаяся осуждением английского главного бухгалтера дороги.[2]

[1] Mongton Chin Hsu, цит. соч., стр. 138—139.
[2] Там же.

2) Дороговизна администрации. Общеизвестно, что уровень потребности китайцев гораздо ниже европейского. В Китае—как правило—всякий иностранец получает в несколько раз больше китайца только потому, что он—иностранец. Говоря о Суньнинской дороге, которая была первой построенной на китайские деньги без всякого участия иностранцев, один из авторов [1] указывает, между прочим, что управляющий этой дорогой (он же и гл. инженер) Чин-Ю-Хи получает (данные относятся к началу войны) 80 кит. долларов в месяц. Его иностранные собратия вряд ли удовлетворились бы цифрой в 10 раз большей. При аппетитах иностранной колонии в Китае нужны совершенно исключительные технические дарования, чтобы компенсировать такую разницу, и мы сомневаемся, чтобы преимущества, имеющиеся у иностранцев, были ей адэкватны. [2]

3) Стоимость снабжения. У нас нет, к сожалению, конкретных данных по вопросу о сравнительной стоимости материалов, закупленных при постройке, с одной стороны, дорог контролируемых иностранцами, а с другой—дорог под исключительным китайским контролем, однако общие соображения, указанные нами выше, сохраняют полную силу. Что касается литературы, то иностранные источники по этому вопросу красноречиво молчат, цитируемый же нами китайский автор, [3] говоря о „Пукоусских условиях" подчеркивает, что в то время как в контрактах предшествующего периода (которыми контроль над расходованием денег был передан целиком в иностранные руки) наблюдалась „обычная экстравагантность в расходах и огромная дороговизна материалов", при постройке Тяньцзинь-Пукоуской дороги китайскому управляющему „удалось обеспечить гораздо более низкие цены на закупки тех же материалов, которые втридорога закупались иностранными агентами других дорог". „Стремление китайцев руководствоваться только ценой и качеством продукта, — добавляет автор,—разумеется раздражало английского главного инженера (речь идет о британской секции дороги), который неизменно поддерживал поставщиков-англичан, но на сей раз китайцам удалось

[1] Mongton Chih Hsu, цит. соч., стр. 93.

[2] Ср., между прочим, P. Reinsch, An american diplomat in China, 1922 г., стр. 210: „Постройка Хугуанских дорог производилась с чрезвычайной медленностью и стоила очень дорого. Последнее объяснялось отчасти необходимостью выкупить китайские частные дороги, но, главным образом, дороговизной и неуклюжестью международного предприятия".

[3] Mongton Chih Hsu, там же, стр. 131.

настоять на своем, и результаты оказались исключительно благоприятными". Это суждение, вероятно, не вполне объективно (в конце концов километрическая стоимость Тяньцзинь-Пукоуской дороги, как равно и сходной по условиям постройки дороги Хунань—Хубэй, оказалась довольно высокой), но с известными количественными оговорками его, по нашему мнению, можно принять.

4) Стоимость всей постройки. По этому вопросу мы имеем свидетельство редактора „Far Eastern Review", [1] американца Ри (George Bronson Rea), который в 1912—1913 г.г. был помощником Сун-Ят-Сена в его работе по развитию ж.-д. строительства (см. выше стр. 116). Еще ранее того, в 1909 г., Ри выступил с заявлением, [2] что средняя стоимость дорог, выстроенных (к тому времени) с участием иностранного капитала, составляет 45.000 ам. долларов за милю, в то время как способные служить железные дороги могут быть построены и оборудованы за 20—30 тысяч ам. долларов за милю, если они строятся без иностранного вмешательства. „Китай мог бы удвоить свою ж.-д. сеть, — писал Ри, — если бы он добился невмешательства в его дела. Была бы израсходована та же сумма денег, но размеры заказов за границей удвоились бы: то, что было бы потеряно банкирами, закупочными агентами и служащими, было бы выплачено иностранным фабрикантам и в конечном счете принесло бы иностранцам ту же прибыль, только с гораздо большей пользой для Китая".

Сравнение конкретной километрической стоимости различных дорог, к сожалению, мало что дает, так как: 1) естественные условия сильно разнятся на различных дорогах и тем самым должна меняться стоимость постройки, 2) одни дороги — в соответствии с потребностями движения — оборудованы лучше, другие хуже. Тем не менее, следующая таблица километрической стоимости сооружения дорог к концу 1923 г., составленная на основании данных Шариньона, [3] является, при всей ее вероятной неточности, до некоторой степени показательной.

---

[1] Это было еще до того, как журнал был куплен японцами.

[2] Цитируется у Hsu, ук. соч., стр. 179. Этот последний автор вообще говоря, прав; он в связи с этим указывает (там же) что с ж.-д. строительством в Китае были часто связаны спекулянтские интересы, стремившиеся к тому, чтобы поднять стоимость капитальных издержек по строящимся дорогам до абсурдной цифры.

[3] Charignon, Les chemins de fer chinois, Pekin, 1914.

Стоимость сооружения (в золотых франках) на 1 км железной дороги

(к концу 1923 г.).

Линии, строившиеся целиком иностранным капиталом.		Правительственные линии, постройка которых в той или иной мере контролировалась иностранным капиталом.		Линии, строившиеся без участия иностранного капитала.	
КВжд	227.000	Гирин-Чанчунь	98.000	Пекин-Калган	125.500
ЮМжд	200.000	Пек.-Мукден	105.000	Калг.-Татун	90.000
Аньдун-Мук	197.000	Пек.-Ханькоу	140.000	Чжучжоу-Пинсян	113.000
Шаньдунск.	146.000	Чжэн-Тай	198.000	Шанхай-Ханчжоу (провинциальн. дорога)	80,000
Юньнаньск.	194.000 [1]	Даокоу-Чинхуа	99.000	Суньнинская дорога (частн.)	117.000
		Кайфын-Хэнань	220.000		
		Кантон-Цзюлун	274.000		
		Шанхай-Нанкин	207.000		
		Тяньцз.-Пукоу	184.000		
Средн.	193.000	Средн.	167 222	Средн.	105.000

Разумеется, надо иметь в виду, что дороги третьей группы оборудованы гораздо беднее. Вообще мы вполне допускаем, что вышеуказанное исчисление Рп в конце концов несколько преувеличено, как равно, что цитированные выше утверждения нашего китайского автора не вполне объективны. Если даже истина лежит посредине, — все же утверждения китайской стороны, несомненно, имеют в себе значительную долю правды, а та информация, которая со специальными целями распространяется иностранными капиталистическими интересами и иностранной прессой в Китае, не заслуживает доверия.

В связи с этим нужно остановиться еще на одном моменте. Нельзя отрицать, что в настоящее время дороги (напр., Пекин—Ханькоу), на которых не существует иностранного контроля, работают несколько хуже линий, в той или иной степени подчиненных иностранной администрации. Это обстоятельство нередко используется все для той же аргументации насчет неспособности китайцев. В действительности разница—там, где она есть,—вызывается не столько системой администрации, сколько, главным образом, тем обстоятельством, что дороги первой категории, будучи расположены внутри страны, в большей мере подвержены всем невыгодам военного режима, вследствие хозяйничанья на них милитаристов.

---

[1] См. примечание к стр. 125.

Таким, образом и с коммерческой стороны „благодетельность“ иностранного капиталиста оказывается довольно сомнительной. Мы не упомянули еще о чисто финансовой стороне вопроса, о несоответственно-громадной дороговизне иностранных займов, о всех чудовищных прибылях иностранного банкира и подрядчика—словом, о той заведомо преувеличенной цене, которую Китаю приходится уплачивать за привлечение в страну иностранного капитала. Эту стоимость мы здесь во внимание не принимаем, — нам важно было показать, что иностранный железнодорожный контроль, навязанный Китаю под предлогом эффективности, дешевизны и добросовестности иностранного руководства, не оправдал себя и с этой стороны.

От прошлого обратимся теперь к будущему—к перспективам дальнейшего железнодорожного строительства и участия в нем иностранного капитала.

Иностранный капитал и будущее строительство. Интенсивное развитие ж.-д. путей является для Китая жизненной экономической и политической необходимостью. Эта аграрная страна в своей восточной и южной части живет в условиях страшной перенаселенности, благодаря чему средний уровень жизни сведен до неслыханного минимума и значительная часть населения перманентно находится под угрозой голодной смерти. Из этого состояния имеются два выхода—интенсивная колонизация пустующих областей Маньчжурии и Северо-Запада и промышленное развитие, и оба эти выхода в значительной мере упираются в вопрос о развитии ж.-д. строительства. Лишь проведение сети железных дорог создаст достаточный импульс колонизации и только лишь оно (вкупе, впрочем, с многими другими условиями) образует в Китае тот единый национальный рынок, на который только и может работать сколько-нибудь развитая промышленность.

С политической точки зрения, равным образом, проблема государственной самостоятельности и государственного бытия Китая, одной своей стороной упирающаяся в неравные договоры и политические интриги иностранных держав, другой стороной связана с вопросом о преодолении локальных, провинциальных политических интересов и группировок, ныне доминирующих над центральным правительством, а в разрешении этого вопроса немалую роль должно опять-таки сыграть развитие путей сообщения, сближающее отдельные районы друг с другом и с центром.

Необходимость для Китая развитых путей сообщения не нуждается, таким образом, в дальнейшем обосновании. Весь вопрос заключается в источниках соответствующих финансовых средств и в условиях, на которых этими средствами Китай сможет воспользоваться.

В 1914 — 1911 г.г. Китай, как мы помним, переживал горячку железнодорожного строительства собственными средствами. Соответствующая кампания в свое время потерпела фиаско, отчасти из-за недостатка средств, отчасти в силу иностранного давления. Положение, однако, во многом изменилось и в настоящее время — при условии свободы от иностранного вмешательства — Китай, несомненно, мог бы развить некоторое строительство исключительно собственным капиталом. Отдельные китайские капиталисты в открытых портах и за границей накопили значительные средства, и — при условии уверенности в прибыльности дела — из этого источника могли бы быть получены многие десятки миллионов долларов. [1] Если сейчас эти средства почти не притекают и строительство производится слабо, то причиной тому является общая неустойчивость положения, гражданская война и анархическое господство милитаристов,—явления, очевидно, временные.

При всем том нельзя не признать, что разрешение задачи железнодорожного строительства в Китае во всем ее объеме немыслимо одними внутренними силами, с помощью одного китайского капитала. В стране столь слабо развитого капитализма, накопление не могло достичь размеров, требуемых для финансирования обширной ж.-д. программы, в реализации которой страна так остро нуждается; участие в той или иной форме иностранного капитала является очевидной и абсолютной необходимостью. То обстоятельство, что этот капитал предъявлял неприемлемые для Китая требования, или, вернее, что Китай за последние годы вырос до сознания их неприемлемости и до активного противодействия им, как раз и явилось главной причиной современного застоя в деле ж.-д. строительства. Этот застой не может продолжаться вечно, и вопрос сводится, таким образом, к тому, удастся ли Китаю сократить аппетиты иностранных капиталистов и получить их содействие на условиях обычного капиталистического помещения или, наоборот, иностранный капитал и иностран-

[1] Не далее как в 1920 г., при заключении договора о консорциуме, были сведения, что шанхайские банкиры готовы при условии соответствующего обеспечения теперь же предоставить 20—30 миллионов долларов.

ные державы используют внутреннюю неурядицу в Китае и еще раз принудят его к принятию условий, отдающих дело железнодорожного строительства в стране в руки иностранцев.

Рядом с этим вопросом следует поставить и другой. Мы видели, что иностранный контроль над эксплуатацией наличной жел.-дор. сети Китая—контроль, который был почти абсолютным в первом десятилетии XX века и лишь отчасти смягчился впоследствии,—за последнее время, в обстановке гражданской войны, в некоторой части сошел на нет. Спрашивается: в каком направлении пойдет дальнейшее развитие, будут ли освобождаться железные дороги от иностранцев или эти последние—путем ли сепаратных действий, или посредством международного сговора по типу новейших британских проектов—сумеют вернуть себе утраченные позиции и еще раз захватить железные дороги Китая в свои руки?

На оба вопроса, тесно между собой связанные, возможен, очевидно, один ответ, и ответ этот диктуется соображениями, лежащими вне сферы самого железнодорожного хозяйства. Как мы не раз подчеркивали, иностранный контроль над строительством и эксплуатацией железных дорог в Китае есть всего лишь одна из форм, орудий и проявлений политики иностранного империализма в Китае—политики, которая представляет собой чрезвычайно сложное переплетение конкретных частных капиталистических интересов, общей экономической (финансово-промышленной) экспансии и политических захватнических стремлений.

Общие перспективы. Господство иностранцев в Китае началось еще в эпоху торгового капитализма; оно установилось в результате ряда войн и выяснившегося военного бессилия Китая перед лицом его западных противников, но оно ограничивалось по существу немногими „открытыми портами“ и областью, где шла внешняя торговли и жили иностранцы. Около 30 лет тому назад, политика иностранных держав испытала перелом: она приняла более углубленные формы, она стала империалистической в собственном смысле слова. Первой реакцией Китая на это изменение было боксерское восстание, которое быстро оказалось подавленным. Постепенно, однако, обнаружилось, что эксплуатация Китая на более широкой, чем раньше, основе иностранным промышленным и финансовым капиталом пробуждает к жизни новые силы противодействия в этой стране; что глубокие экономические и социальные перемены, вызванные капиталистическим развитием, приводят.

в свою очередь, к росту национально-революционного сознания, а с тем вместе — и к неизбежному конфликту. Этот конфликт, эта борьба, в которой с китайской стороны участвует уже не бюрократия, как в доброе старое время, а все активные элементы населения — торговая буржуазия, пролетариат, интеллигенция, — за последнее десятилетие приняла перманентный характер. Исход этой борьбы предрешит и разрешение всех частных вопросов, в том числе поставленных нами вопросов железнодорожной политики и ж.-д. контроля.

Мы думаем, что в этом исходе сомнений быть не может. События последних лет и последних месяцев с очевидностью свидетельствуют, как быстро растет национально-революционное движение, питаемое, с одной стороны, глубокими экономическими и социальными сдвигами последнего периода, а с другой — примером Советского Союза. Шанхайские волнения 1925 г., независимо от конкретных последствий, должны рассматриваться как грозное предостережение. Дни господства иностранного капитализма над Китаем, несомненно, сочтены. Весьма характерно, между прочим, что с самой Вашингтонской конференции 1922 г. этот империализм перешел в Китае на оборонительную позицию: речь идет уже (в общем и целом) не о дальнейших завоеваниях, а о том, чтобы сохранить или, по крайней мере, протянуть то, что есть. Эта последняя перемена сама по себе чрезвычайно знаменательна — она, между прочим, делает невероятным успех каких бы то ни было планов нового широкого наступления (см. проекты Фразера и Роза в гл. XI), время которого, видимо, уже прошло.

Борьба, которая ведется китайским народом против империализма, имеет своей непосредственной целью в данное время отмену неравных договоров. Совершенно, однако, очевидно, что с восстановлением китайского суверенитета и международно-правового равенства, должны будут отпасть и другие специфические формы иностранного засилья в Китае, и в их числе, в первую очередь, иностранный контроль над китайскими железными дорогами, который, несомненно, принадлежит к той же категории явлений, что и экстерриториальность, связанность таможенного тарифа и прочее, и который должен быть признан несовместимым с нормальным государственным бытием. Когда Китай восстановит свою государственную самостоятельность, иностранный капитал должен будет отказаться и от господства над железными дорогами страны и от ничем не оправдываемых преимуществ в деле железнодорожного

строительства. Пример Турции показывает, что, когда разрешен основной вопрос о праве государства на самостоятельное существование, остальное уже не вызывает затруднений. Изменившееся соотношение сил отнюдь не прекратит притока иностранного капитала в Китай. Напротив, движимый неизменным законом капиталистического общества „прибыль во что бы то ни стало“, этот капитал быстро приспособится к политической перемене и, без сомнения, удовлетворится более или менее нормальными финансовыми выгодами, отказавшись от современных претензий на экономическое и политическое доминирование.

В итоге мы предвидим, таким образом, возвращение Китаю всех железнодорожных концессий и восстановление его суверенитета на всех остальных железнодорожных путях. Разумеется, нельзя сейчас сказать, как много времени пройдет до окончательной победы над империализмом (понимая под этой победой хотя бы то, чего удалось достичь Кемалю-паше). В свете этой более или менее близкой неизбежности, становится, однако, очевидным, насколько невероятно какое-либо резкое возвращение вспять, какой-либо поворот в начавшемся процессе эмансипации железных дорог и железнодорожного строительства; этот процесс должен, очевидно, развиваться и дальше, вплоть до своего логического конца.

К этому прогнозу мы должны добавить две оговорки. На протяжении всей железнодорожной истории Китая американский капитал, пренебрегая отдельными концессиями, выжидал, а подчас и работал над осуществлением своей мечты—единовременного захвата под свое господство всей жел.-дор. сети Китая, как одного из важнейших регуляторов его народного хозяйства. Об осуществлении этого плана в порядке политического нажима ныне не может быть, по нашему мнению, и речи. Не надо, однако, забывать, что Китай переживает и долго еще будет переживать сильнейший финансовый кризис, корни которого (помимо искусственных причин в форме нагромождения иностранного долга и лишения фискального суверенитета) лежат, с одной стороны, в низком уровне жизни и еще более низкой податной способности широких масс населения, а с другой—в некоторых трудно-изживаемых особенностях китайской публичной администрации. Давление этого кризиса скажется, вероятно, со всей силой именно после освобождения Китая из империалистического плена. Не исключена возможность, что давление это будет настолько сильным, что Китаю, подобно Германии, придется пойти на серьезные уступки, чтобы

добиться финансовой помощи извне. В этом случае возможно установление по германскому образцу чего-либо вроде залога железных дорог. Поскольку, однако, основной политический вопрос будет к тому времени разрешен и иностранный капитал вынужден будет примириться с отказом от своих сегодняшних позиций, мы полагаем, что дело только и может ограничиться чисто финансовым контролем, осуществляемым притом в такой политической обстановке, которая в значительной мере сведет его опасности на нет.

Вторая оговорка более серьезного характера. Мы только что указали, что иностранное господство над Китаем явно склоняется к закату. Мы имели при этом в виду господство, достигаемое посредством неравных договоров, господство в форме прямой колониальной агрессии. Но среди держав, ныне доминирующих над Китаем, есть одна, влияние которой за последние годы в меньшей степени опиралось на эту прямую агрессию, чем на более тонкие и потому более опасные для Китая методы. Мы говорим о Японии. Анализ японо-китайских отношений и той роли, которую играют эти страны друг для друга, выходит за рамки нашего изложения. Все, что мы хотим здесь заметить, это—что у Японии имеется д в е политики по отношению к Китаю, и, когда одна из них—политика агрессии—окажется несостоятельной, японцам весьма легко будет перейти к другой—к политике п а н а з и а т с к о й доктрины (союза желтых рас под японским руководством), которая направлена на те же цели доминирования над Китаем, но может оказаться успешнее. Нужно твердо помнить, что Япония приобрела себе в Китае совершенно исключительное положение. Она выступила на китайской арене последней, но она пришла к цели первой: по степени политического влияния, промышленного проникновения и, в частности, как мы видели, жел.-дор. интересов (в широком смысле слова) Япония не имеет себе равной. Японцы одни среди всех наций мира обнаружили действительное умение вести капиталистическую работу в китайской обстановке и до сих пор путь Японии был сплошным триумфом.[1] Мы видели, что и в области жел.-дор. контроля японские интересы оказались пока что нисколько не нарушенными гражданской войной. Антияпонские волнения и бойкот не должны нас обманывать,—японское капиталистическое влияние в Китае есть и останется самым могущественным и это, несмотря на то, что из всех стран именно Япо-

[1] Если не считать послевоенного т о р г о в о г о снижения и шаньдунской неприятности.

ния объективно преследует (и не может не преследовать) в Китае цели наиболее колонизаторского, наиболее опасного для Китая свойства. Факт остается фактом: при расовой и лингвистической близости этих двух стран, при исключительной энергии и гибкости японской политики, опасность колониального японского господства, хотя бы в скрытых формах, останется даже после того, как Китай совершенно эмансипируется от европейского и американского империализма и добьется вполне самостоятельного и равноправного государственного существования. [1] Это обстоятельство может отразиться и на судьбе железных дорог, ныне японцами контролируемых.

Приведенные две оговорки нуждаются еще в третьей, направленной в противоположную сторону. Все только что сказанное имеет в виду перспективу сравнительно спокойного развития китайских событий—по образцу Турции,—при котором главное место будет занимать борьба за отмену неравных договоров и за приведение в порядок собственного дома. Но если исторический процесс в Китае осложнится достаточно острым социальным конфликтом и примет форму подлинной революции, в ее огне расплавятся, разумеется, не только неравные договоры, но и все прочее наследство эпохи колониального угнетения. Но тогда, кто знает, история Китая, а может быть, и всего мира, будет писаться заново.

---

[1] Ср. Оверлах, цит. соч., стр. 194—195. „Западный контроль в Китае постепенно ослабевает; восточный постепенно возрастает. Все договорные акты, которыми Япония консолидировала свои позиции, заключены в целях укрепления или поддержания мира. Это отнюдь не фраза, но это имеется в виду: японский мир, pax japonica—Япония, как суверенный судья и высокий покровитель Восточной Азии“.

СПИСОК ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КИТАЯ

Общие замечания

1) В основу положен список, составленный китайским правительственным бюро экономической информации на 14 апреля 1925 г. (Приложение № 25 к „Chinese Economic Monthly“). Однако, ввиду многих неточностей, в этот список пришлось при переводе внести различные изменения и дополнения на основании позднейших или более достоверных сведений.

2) При указании в графе примечаний, что дорога находится под иностранным контролем, не принималось во внимание различие в степени этого контроля.

3) Отмеченное в примечаниях разногласие в цифрах протяжения отчасти зависит от разновременности данных, отчасти же от того, что некоторые источники причисляют к протяжению также длину станционных путей, петель, тупиков и пр., которые в нашем подсчете игнорируются.

4) В графах „от“ и „до“ указаны конечные пункты достроенных участков.

I. ПРАВИТЕЛЬС[НЫЕ] ДОРОГИ

Наименование линий	Сокращенное наименование	От	До	Прот. километров Главных линий	Веток	Итого	Примечания
1. Кантон—Ханькоу—Сычуань (Хубэй-Хунаньск. секц.)	Хань-Ю-Чжуэн-Сян-О	Учан (Wuchang), Хубэй	[..]чжоу (Chuchow), Ху[..]нь	418	5	423	а) Под иностранным контролем. б) Подлежит продлению до Шиучжоу (Shiuchow) — конечный пункт южной секции дор. Кантон—Ханькоу (см. частные дороги).
2. Кантон—Цзюлун	Гуан-Цзю	Кантон (Canton), Гуандун	[..]чун (Shuwchun), Гу[..]дун	143	—	143	а) Под иностранным контролем. б) Продолжение этой дороги до морского берега—британская секция (см. концессионные дороги).
3. Кантон—Саньшуй	Гуан-Сань	Кантон (Canton), Гуандун	[..]шуй (Samshui), Гуан[..]н	71	—	71	а) Под полн. китайским контролем. б) По другим данным протяжение всего 49 *км.*
4. Чжанчжоу—Амой	Чжэн-Ся	Цзяндуньцзяо, Чжанчжоу (Kiangtungchiao, Changchow) Фуцзян	[..]гуайсн, Амой (Suen[..]nien; Amoy), Фуцзян	31	—	31	Под полным китайским контролем.
5. Чжэндин—Тайюань (Шаньсийская)	Чжэн-Тай	Шицзяпчжуан (Shihchiach[..]wang), Чжили	[..]аньфу (Taiyuan), Шаньси	243	102	345	а) Под иностранным контролем. б) По другим данным протяжение только 337 *км.* в) Относительно 102 *км* неизвестно, ветки ли это или запасные пути.
6. Чжучжоу—Пинсян	Чжу-Пинь	Чжучжоу (Chuchow), Хунань	[..]нсян (Pingsiang), [..]зянси	91	10	101	Под полным китайским контролем.
7. Цзяо-Чжоу (Киао-Чао)—Цзинаньфу (Шандуньск. д.)	Цзяо-Цзи	Циндао (Tsingtao), Шаньдун	[..]нань (Tainan), Шань[..]дун	395	60	455	Под иностранным контролем. По другим данным—621,5 *км.*
8. Гирин—Чанчунь	Ги-Чан	Гирин (Kirin), Гирин	[..]чунь (Chanlichun), Ги[..]н	128	31	159	Под иностранным контролем.
9. Ланьчжоу—Хайчжоу (включает в себе и дорогу Кайфын—Хэнань)	Лун-Хай Бянь-Ло (Пьен-Ло)	Хайчжоу (Haichow), Цзянсу	[..]чжоу (Shanchow), Хэ[..]нань	676	—	676	а) Под иностранным контролем.
		(Кайфын (Kaifeng), Хэнань)	[..]аньфу (Honanfu), Хэ[..]нань)	(185)	—	(185)	б) Цифра протяжения не включает в себе длины только что (1/VII 1925 г.) достроенной секции от Великого канала до Хайчжоу.
10. Пекин—Ханькоу	Кин-Хан	Пекин (Peking), Чжили	[..]ькоу (Hankow), Хубэй	1.214	109	1.323	а) Под полн. китайским контролем. б) По другим данным—1.722 *км.*
11. Пекин—Мукден	Кин-Фын	Пекин (Peking), Чжили	[..]кден (Mukden), Фын[..]тянь	847	128	975	а) Под иностранным контролем. б) По другим данным—1.348 *км.*

Наименование линий	Сокращенное наименование	От	До	Прот. километров			Примечания
				Главных линий	Веток	Итого	
12. Пекин—Суйюань	Кин-Суй	Пекин (Peking), Чжили	…чу (Paotowchen), Суй-…ский округ	816	68	884	а) Под полн. китайским контролем. б) По другим данным—955 *км.*
13. Шанхай—Ханчжоу—Нинбо	Ху-Хан-Юн	Шанхай (Shanghai), Цзянсу	…жоу (Hangchow), …эцзян	281	6	287	а) Под иностранным контролем. б) Линия Ханчжоу—Нинбо все еще не достроена. в) По другим данным протяжение—351 *км.*
14. Шанхай—Нанкин (с веткой Шанхай-Усун, Wusung)	Ху-Нин	Шанхай (Shanghai), Цзянсу	…кин (Nanking), Цзянсу	311	16	327	а) Под иностранным контролем. б) По другим данным—407 *км.*
15. Сыпингай—Таонань	Сы-Тао	Сыпингай (Ssupikai), Фынтянь	…аньфу (Taonanfu), …ынтян	312	113	425	а) Под иностранным контролем. б) По др. данным всего 202 *км.*
16. Даокоу—Цинхуа	Дао-Ци	Даокоу (Taokow), Хэнань	…уачжен (Tsinghua-…en), Хэнань	150	28	178	а) Под иностранным контролем. б) Подлежит продлению до Мынсяня (Menghsien) в) По другим данным—184 *км.*
17. Тяньцзинь—Пукоу	Цзин-Пу	Тяньцзинь (Tientsin), Чжили	…у (Pukow), Цзянсу	1.009	99	1.108	а) Под иностранным контролем. б) По другим данным—1 351 *км.*
			Итого	7.136	775	7.911	
II. ИНОСТРАННЫЕ ДОРОГИ							
Южно-Маньчжурская дорога	—	Куанченцзы (Kwanchentze), Гирин	…рен (Dairen), Фынтянь	707	591	1.298	а) Японская концессия. б) В разных источниках цифры колеблются от 1.097 до 2.487 *км.*
Юньнаньская дорога	—	Юньнаньфу (Yunnanfu), Юньнань	…кай (Laokai), Юньнань	465	—	465	а) Французская концессия. б) Кроме того, 387 *км* проходят по территории Тонкина.
Кантон—Цзюлун (брит. секц.)	—	Шумчун (Shumchun), Гуандун	…лун (Kowloon), Гуандун	36	11	47	Британская собственность.
			Итого	1.208	602	1.810	
III. ДОРОГИ ПОД СОВМЕСТНЫМ УПРАВЛЕНИЕМ СССР И КИТАЯ							
Кит. Восточная жел. дор.	—	Маньчжурия (Manchuli), Хэйлунцзян	…фень-хэ (Suifenho), Гирин	1.727	475	2.202	Цифра протяжения взята из Статист. Ежегодника К. В. ж. д. 1924 г.
		и Харбин (Harbin), Гирин	…анченцзы (Kwenchen-…), Гирин	—	—	—	

IV. ЧАСТНЫЕ И ПРОВИНЦИАЛЬНЫЕ ДОРОГИ

Сокращенное наименование	От	До	Провинция	Протяжение (*км*)	Примечание
1. Юэ-Хань (Yueh-Han)	Кантон (Canton)	Шаочжоу (Shoochow)	Гуандун	349	Так называемая Гуандунская секция дороги Кантон—Ханькоу; по другим данным ее общее протяжение 388 *км*, но открыто для движения только 225 *км*.
2. Нань-Шунь (Nan-Shun)	Наньчан (Nanchang)	Цзюцзян (Kiukiang)	Цзянси	128	
3. Чао-Шань (Chao-Shan)	Чао-чжоу (Chaochow)	Сватоу (Swatow)	Гуандун	42	
4. Синьнин (Hsinning)	Цзян-Мынь или Кон-мун (Kongmoon)	Суньнин (Sunning)	Гуандун	156	
5. Ци-Ан (Tii-ang)	Цицикар (Tsitsihar)	Ан-ан-цзи (Anhang…)	Хейлунцзян	29	Узкоколейка.
6. Тун-Ю (Tungyu)	Даяогоу (Tayaokow)	Нюрхэ (Nuerho)	Фынтянь	28	
7. Чэн-Чжан (Cheng-Chang)	Чеси (Chengki)	Чжанчжоу (Changchow)	Фуцзянь	14	Узкоколейка.
8. Дун-Лун (Tung-Lung)	Кантон (Canton)	Луннян-дун (Lungan-tung)	Гуандун	13	Узкоколейка.
9. Мын-Чжай (Men-Chai)	Сань-цзя-дянь (Santatien)	Чжайтан (Chaitang)	Столичный округ	62	
10. Бошань (Poshan)	Бошань (Poshan)	Мадаоди (Mataoti)	Шаньдун	23	Узкоколейка.
11. Люцзян (Liukiang)	Люцзян (Liukiang)	Янхэ (Jangho)	Чжили	23	
12. Лун-Цзи (Lungki)	Шима (Shihma)	Пунань (Puan)	Фуцзян	32	Узкоколейка.
13. Сэн-Сянь (Cheng-Hsien)	Цзэн-Сэн (Tsengshing)	Сянь-цунь (Hsiensun)	Гуандун	29	
14. Чэ-Би (Ko-Pi)	Гэ-цзю (Кохиу) (Kohiu)	Би-сэ-цзай (Pishits…)	Юньнань	53	
15. Цзин-фу (Tsing-fu)	Цзылюцзин (Tzeliu-tzing)	Фушун (Fushun)	Сычуань	31	Узкоколейка.
16. Шуанчэн (Shwangcheng)	Шуанчэн (Shwang-cheng) (город)	Шуанчэн (Shwang-cheng) (станция)	Гирин	7	Узкоколейка.
17. Нанкин (Nanking)	Нанкинская городская дорога		Цзянсу	8	
18. Вэнь-хэ (Wen-ho)	Да-вэнь-коу (Taiwenkow)	Вэнь-нань-чжуан (Wa-nanchwang)	Шаньдун	68	
			Итого	1 095 [1]	

[1] В China Yearbook за 1925/26 гг. упоминается еще об узкоколейке Сватау—Чэнхай (Chenghai) длиной в 10 миль, но она в более позднем списке не фигурирует.

V. ПРОМЫШЛ...Е ЛИНИИ

Сокращенное наименование.	От	До	Провинция.	Прот. (км)	Примечания
1. Общества угольных копей И-синь-чжун-син (Ig-hsien Chung-Hsin)	Цзаочжуан (Tsaochwang)	...эрчжуан (Tayerchwang)	Шаньдун	52	Для перевозки угля
2. Общества угольных копей Цзя-Ван (Kiawan) в Сюйчжоу (Hsuchow)	Цзя-Ван (Kiawan)	...аньхэ (Chwanho)	Цзянси	7	Для перевозки угля
	Ветка Цзяван—Люцюань (Liuchwa...		Цзянси	17	
3. Чжоу-Чжан (Chow Chang)	Чжоуцзядян (Chowkiatien)	...зигоугу (Changkowku)	Чжили	5	Для перевозки угля
4. Линия железных рудников Ю-фань (Yu-fan)	Фаньчан (Fanchang)	...цжун (Taotsung)	Аньхуй	8	Для перевозки руды
5. Линия Об-ва угольных копей Мин-Син (Ming-Hsin)	Станц. Цзинцзин (Tsinghing)	...и в той же местности	Чжили	2	Для перевозки угля
6. Линия угольн. копей Да-фын (Ta-Feng)	Вань-пин (Wanping)	...укоутянь (Chowkowtien)	Столичн. округ	7	Для перевозки угля
7. Линия О-ва угольных копей Чжан-Син (Chang-Hsin)	Хэцзисян (Hokisiang)	...цяо (Wulichiao)	Чжэцзян	28	Для перевозки угля
8. Линия О-ва угольных копей Цзинцзин (Tsinghing), Бао Чан (Pao Chang)	Ст. Цзинцзин (Tsinghing)	...н-цзяди (Chenkiati)	Чжили	3	Для перевозки угля
9. Линия О-ва угольных копей Цысянь-И-ли (Tsehsien-Ii-Li)	Матоучжэнь (Matowchen)	...н-фан-цунь (Tsefangtsun)	Чжили	30	Для перевозки угля
10. Линия О-ва железных рудников Лунь-Янь (Lung-Yen)	Цзянцзюньлин (Chiangchunling)	...цзядянь (Sankatien)	Чжили	21	Для перевозки известняка из карьера
11. Линия О-ва жел. рудн. И-Хуа (Ii-Hwa) и ветка	Лобошань (Loposhan) Цзай-ши-цзи (Tsaishihki)	...нь-нун-чжоу (Shengnungchow) ...ншань (Hwangshan)	Аньхуй	21	Для перевозки руды
12. Линия рудника Тай-Ие (Ta-Yeh)	Хуанган (Hwankang)	...шань (Tiehshan)	Хубэй	24	Для перевозки руды
13. То-Цин (To-Tsing)	Толицунь (Tolitsun)	...н-мэй-чан (Hung-meichang)	Столичн. округ	37	Для перевозки угля
14. Линия Мынтоугоу (Mentowkow)	Угольн. копи Тунсин (Tunghsin)	...нц. Мынтоугоу (Mentowkow)	Столичн. округ	4	Для перевозки угля
15. Ю-Нин (Iu-Ning)	Циньвандао (Chinwangtao)	...льные копи И-юань-коу (Iiyu-...chow)	Чжили	37	Для перевозки угля
16. Фын-Шан (Feng-Chang)	Фын-шань-цунь (Fengshantsun)	...ньчжанцунь (Nanchangtsun)	Чжили	6	Для перевозки угля
17. Цинь-Ши (Ching-Shih)	Циньвандао (Chinwangtao)	...линчжуан (Shihlingchwang)	Чжили	30	Для перевозки угля
18. Тянь-Юань (Tien-Iuan)	Лаопоай (Laopoai)	... Миншуй (Mingsui)	Шаньдун	16	Для перевозки угля
19. Си-Кунь	Бо (Poshan)	...чжуань (Tzechwan)	Шаньдун	12	Для перевозки угля
20. Лю-хэ-гоу (Liuhokow)	Уг. копи Люхэ-гоу (Liuhokow)	...ань (Tutang)	Хэнань	7	Для перевозки угля.
			Итого . . .	374	

Всего наличных железных дорог ...ных путей 10.071
... . 1.852
...распределенных 1.469

Всего 13.392

VI. ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ДОРОГИ ПОД ПОСТРОЙКОЙ

Наименование	ОТ	ДО	Длина (*км*)	Примечания
1. Кантон—Ханькоу—Сычуань (Хубэй - Сычуаньская секция)	Ханькоу (Hankow), Хубэй	Ичан (Ichang), Хубэй	—	Одна из двух Хугуанских линий, первоначально проектированная до Гуйчжоу (Kweichow)—Сычуань—740 *км*, но с 1915 г. работы на секции Ичуан—Гуйчжоу были прекращены. Секция Ханькоу—Ичан находится более или менее в положении консервации. Процент готовности ничтожный; за последние годы никакого прогресса не видно.
2. Чжифу—Вэйсянь	Чжифу (Chefoo), Шаньдун	Вэйсянь (Weisien), Шаньдун	229	Построена насыпь указанной длины. Рельсы еще не положены.
3. Цанчжоу—Шицзянчжуан (Цан-Ши)	Чжанчоу (Chanhchow), Чжили	Шицзянчжуан (Shihchiachwang), Чжили	225	
4. Цинхуа—Мынсянь	Цинхуа (Tsinghua), Хэнан	Мынсянь (Menghsien)	60	По контракту 1919 г. с Пекинским синдикатом, продолжение существующей линии Цинхуа—Даокоу.
5. Таонаньфу-Цицикар	Таонаньфу (Taonanfu), Хейлунцзян	Цицикар (Tsitsika), Хейлунцзян	235	Строится японским капиталом.

VII. ПРОЕКТИРОВАННЫЕ ДОРОГИ, ПУТЬ КОТОРЫХ БЫЛ УЖЕ ПРОМЕРЕН

Наименование	ОТ	ДО	Длина (км)	Примечания
1. Нинь-Сян	Нанкин	Цзянсу	992[1]	Британский контракт
2. Пу-Син	Пукоу, Цзянсу	Синьянь (Sinyang), Хэнань	437	То же
3. Тун-Чэн	Датун (Tatung), Шаньси	Чэнду (Chengfu), Сычуань	1.000	Франко-бельгийский контракт
4. Цинь-Юй	Ямчжоу (Jamchow), Гуандун	Чунцин (Chungking), Сычуань	1.139	Французский контракт
5. Чжу-Цинь	Чжучжоу, Хунань	Циньчжоу (Chinghow), Гуандун	992	Американский контракт

[1] По сведениям ряда других источников, свыше 1.200 миль.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ СОГЛАШЕНИЙ 1924 ГОДА МЕЖДУ СССР И КИТАЕМ

1. Ст. IX соглашения об общих принципах разрешения вопросов между СССР и Китайской республикой, заключенного в Пекине 31 мая 1924 г.

Правительства обеих договаривающихся сторон соглашаются разрешить на вышеупомянутой конференции вопрос относительно Китайско-Восточной жел. дор. в соответствии с нижеследующими принципами.

1) Правительства обеих договаривающихся сторон заявляют, что Китайско-Восточная железная дорога есть чисто коммерческое предприятие.

Правительства обеих договоривающихся сторон обоюдно заявляют, что за исключением вопросов, относящихся к деловым операциям, которые находятся под прямым контролем Китайско-Восточной ж. д., все другие вопросы, касающиеся прав национального и местного правительства Китайской республики, как-то: вопросы судебные, вопросы, относящиеся к гражданскому управлению, военному управлению, полиции, городскому управлению, налогам и земельной собственности (за исключением земель, требующихся для указанной железной дороги), должны разрешаться китайскими властями.

2) Правительство Союза Советских Социалистических Республик соглашается на выкуп правительством Китайской республики, при помощи китайского капитала, Китайско-Восточной железной дороги, а также всего принадлежащего имущества, и на передачу Китаю всех акций и облигаций указанной железной дороги.

3) Правительства обеих договаривающихся сторон должны установить на конференции, предусмотренной ст. II настоящего соглашения, сумму и условия, определяющие выкуп, а также порядок передачи Китайско-Восточной железной дороги.

4) Правительство Союза Советских Социалистических Республик соглашается быть ответственным по всем претензиям

акционеров, держателей облигаций и кредиторов Китайско-Восточной железной дороги, возникшим до революции 9 марта 1917 г.

5) Правительства обеих договаривающихся сторон взаимно соглашаются, что будущее Китайско-Восточной железной дороги должно определиться Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской республикой с исключением любой третьей стороны или сторон.

6) Правительства обеих договаривающихся сторон соглашаются выработать соглашение о временном управлении Китайско-Восточной железной дороги впредь до разрешения вопросов, предусмотренных п. 3 настоящей статьи.

7) До тех пор, пока различные вопросы, относящиеся к Китайско-Восточной железной дороге, не будут разрешены на конференции, предусмотренной в ст. II настоящего соглашения, права обоих правительств, вытекающих из договора от 27 августа—8 сентября 1896 г. относительно постройки и эксплуатации Китайско-Восточной железной дороги, которые не противоречат настоящему соглашению и соглашению о временном управлении указанной железной дороги и которые не нарушают суверенных прав Китая,—остаются в силе.

II. Соглашение о временном управлении Кит.-Вост. ж. д. 31 мая 1924 г.

Союз Советских Социалистических Республик и Китайская республика, признавая обоюдно, что Китайско-Восточная железная дорога, будучи построена на денежные средства, доставленные русским правительством, и всецело на китайской территории, является чисто коммерческим предприятием и что, за исключением вопросов, относящихся к собственным деловым операциям дороги, все прочие вопросы, затрагивающие права китайских национального и местных правительств, должны находиться под администрацией китайских властей,—согласились заключить соглашение о временном управлении Китайско-Восточной ж. д., с целью совместного управления названной дорогой до окончательного решения этого вопроса на конференции, предусмотренной ст. II соглашения об общих принципах разрешения вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской республикой

от 31 мая 1924 г., для каковой цели назначили своими полномочными представителями, а именно:

Правительство Союза Сов. Социалист. Республик:
Льва Михайловича Карахана.

Его превосходительство президент Кит. республики:
вей-цзюн Веллингтон Гу.

Означенные уполномоченные, по предъявлении друг другу своих полномочий, найденных в правильной и должной форме, пришли к соглашению относительно нижеследующих статей:

Ст. 1. Для обслуживания и решения всех вопросов, относящихся к Китайско-Восточной ж. д., дорога учреждает правление, состоящее из 10 лиц, из коих 5 назначаются правительством Союза Сов. Соц. Республик, а 5—правительством Китайской республики.

Правительство Китайской республики назначает одного из китайских директоров председателем правления, он же главный директор.

Правительство Союза Советских Социалистических Республик назначает одного из русских директоров вице-председателем правления, он же помощник главного директора.

Кворум состоит из 7 человек, при чем для проведения в жизнь всех решений правления требуется, чтобы они были приняты большинством не менее чем шести лиц.

Главный директор и помощник главного директора ведут совместно дела правления, и они должны оба подписывать все бумаги правления.

При отсутствии главного директора или помощника главного директора их соответственные правительства могут назначить другого директора для исполнения обязанностей главного директора или помощника главного директора (из числа китайских директоров для замещения главного директора и из числа русских директоров—для замещения помощника главного директора).

Ст. 2. Дорога учреждает ревизионный комитет, состоящий из пяти лиц, а именно: из трех русских членов комитета, назначаемых правительством Союза Советских Социалистических Республик, и двух китайских членов комитета, назначаемых правительством Китайской республики.

Председатель ревизионного комитета избирается из числа китайских членов комитета.

Ст. 3. На дороге имеется управляющий, который должен быть гражданином Союза Советских Социалистических Республик, и два помощника управляющего, из коих один — гражданин Союза Советских Социалистических Республик, другой—гражданин Китайской республики.

Указанные должностные лица назначаются правлением, при чем утверждаются соответственным правительством.

Права и обязанности управляющего и помощника управляющего определяются правлением.

Ст. 4. Заведующие и помощники заведующих различными отделами назначаются правлением.

Если заведующий отделом—гражданин Союза Советских Социалистических Республик, помощник заведующего отделом должен быть гражданином Китайской республики, а если заведующий отделом—гражданин Китайской республики, помощник заведующего отделом должен быть гражданином Союза Советских Социалистических Республик.

Ст. 5. Назначение на должности в различных отделах дороги должно происходить согласно принципу равномерности между гражданами Союза Советских Социалистических Республик и Китайской республики.

Ст. 6. За исключением сметных и бюджетных вопросов, разрешаемых согласно ст. 7 настоящего соглашения, все прочие вопросы, по которым правление не приходит к соглашению, должны быть переданы на разрешение правительств договаривающихся сторон.

Ст. 7. Правление представляет сметы и бюджеты дороги на рассмотрение и одобрение (утверждение) правления и ревизионного комитета в их соединенном заседании.

Ст. 8. Вся чистая прибыль дороги должна храниться правлением и не должна быть использована до окончательного решения вопроса о настоящей дороге.

Ст. 9. В возможно близком будущем правление должно пересмотреть устав Общества Китайско-Восточной железной дороги, утвержденный 4 декабря 1896 г. царским правительством, в соответствии с настоящим соглашением и соглашением об общих принципах разрешения вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской республикой от 31 мая 1924 г.,

и во всяком случае не позже, чем через шесть месяцев со дня образования правления.

До его пересмотра указанный устав продолжает соблюдаться, поскольку он не противоречит настоящему соглашению об общих принципах разрешения вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской республикой, и не нарушает прав суверенитета Китайской республики.

Ст. 10. Настоящее соглашение теряет силу, как только вопрос о Китайско-Восточной железной дороге будет окончательно разрешен на конференции, предусмотренной ст. 11 соглашения об общих принципах разрешения вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской республикой от 31 мая 1924 г.

Ст. 11. Настоящее соглашение вступает в силу со дня его подписания.

В удостоверение чего, соответствующие уполномоченные подписали настоящее соглашение в двух экземплярах на английском языке и приложили к сему свои печати.

Учинено в гор. Пекине, мая сего тридцать первого тысяча девятьсот двадцать четвертого года, что соответствует тридцать первому дню пятого месяца тринадцатого года Китайской республики.

м. п. Л. Карахан.

м. п. Веллингтон Гу.

III. Декларация

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и правительство Китайской республики, подписав соглашение об общих принципах между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской республикой от 31 мая 1924 г., настоящим соглашаются, в разъяснение ст. V соглашения о временном управлении Китайско-Восточной ж. д. от того же числа, которая устанавливает принцип равного представительства при замещении должностей гражданами Союза Советских Социалистических Республик и гражданами Китайской республики, что применение этого принципа не должно обозначать, будто теперешние служащие русской национальности должны быть уволены ради единственной цели утверждения этого принципа. Далее понимается, что доступ ко всем должностям равно открыт для граждан обеих

договаривающихся сторон, что никакого специального предпочтения не должно оказываться ни той ни другой национальности, и что должности должны замещаться соответственно со способностями и техническими, а также образовательными квалификациями просителей.

Во свидетельство чего соответственные уполномоченные правительств обеих договаривающихся сторон подписали настоящую декларацию в двух экземплярах на английском языке и приложили свои печати.

Учинено в г. Пекине сего тридцать первого мая тысяча девятьсот двадцать четвертого года, что соответствует тридцать первому дню пятого месяца тринадцатого года Китайской республики.

(Подписи) Л. Карахан, в.-ц. Веллингтон Гу.

(Печати).

IV. Статья I Мукденского соглашения 20/IX 1924 г. между пр-вом СССР и „автономным пр-вом 3-х восточных провинций“ [1]

Китайская Восточная железная дорога.

Правительства договаривающихся сторон соглашаются урегулировать вопрос о Китайской Восточной железной дороге следующим образом:

1) Правительства обеих договаривающихся сторон заявляют, что КВжд является чисто коммерческим предприятием. Правительства обеих договаривающихся сторон взаимно заявляют, что, за исключением вопросов, относящихся к деловым операциям, которые находятся под прямым контролем указанной дороги, все другие вопросы, затрагивающие права национального или местных правительств Китайской республики, как-то: судебные вопросы, гражданская администрация, военная администрация, полиция, местное самоуправление, налоговое обложение и земельные имущества (за исключением земель, требуемых для самой ж. д.), будут управляться китайскими властями.

[1] Перевод с неофициального английского текста, опубликованного в З. 797.

2) Та часть этого соглашения, которая относится к Китайской Восточной ж. д., прекратит свое действие, как только между обеими договаривающимися сторонами будет достигнуто соглашение относительно выкупа Китаем этой дороги, или же, по истечении срока, указанного в п. 13 ст. I этого соглашения, когда железная дорога будет возвращена Китаю.

3) За исключением смет и бюджета, как то указано в п. 4 ст. I настоящего соглашения, все прочие вопросы, по которым правление не сможет достичь соглашения, будут сообщены правительствам обеих договаривающихся сторон для разрешения дружественными и справедливыми методами.

4) Правление будет представлять сметы и бюджет ж. д. на соединенное собрание правления и ревизионного комитета для рассмотрения и утверждения.

5) Обе договаривающиеся стороны взаимно соглашаются, что будущее КВжд будет определено Китайской республикой и СССР, с исключением всякой третьей стороны или сторон.

6) Контракт от 27 августа (8 сентября) 1896 г. на постройку и эксплуатацию КВжд будет в течение 4 месяцев после подписания настоящего соглашения пересмотрен в комиссии, имеющей быть назначенной обеими договаривающимися сторонами, в соответствии со ст.ст., содержащимися в настоящем соглашении. До пересмотра этого контракта, права обоих правительств, из него вытекающие, которые не противоречат настоящему соглашению и не нарушают китайского суверенитета, будут оставаться в силе.

7) Дорога учреждает ревизионный комитет, который будет состоять из 5 лиц, а именно: двух членов - китайцев, которые будут назначены Китайской республикой, и трех членов-русских, которые будут назначены правительством СССР. Председатель ревизионного комитета будет избран из числа китайских его членов.

8) Правительство СССР соглашается на разрешение вопроса о задолженности общества КВжд комиссией, которая будет назначена обеими договаривающимися сторонами, в согласии с п. 4 ст. I китайско-русского соглашения об основных принципах, подписанного в Пекине 31 мая 1924 г.

9) Вся чистая прибыль дороги будет храниться в правлении и не будет использоваться до разрешения вопроса о том, как разделить эту прибыль между двумя договаривающимися сторонами, каковой вопрос будет разрешен комиссией, имеющей быть назначенной двумя правительствами.

10) Правление предпримет в кратчайший возможный срок пересмотр устава общества КВжд, утвержденного 4 декабря 1896 г. прежним русским правительством, для приведения его в соответствие с настоящим соглашением, каковой пересмотр состоится во всяком случае не позднее, чем через четыре месяца с момента учреждения правления.

Впредь до этого пересмотра, означенный устав, поскольку он не противоречит настоящему соглашению и не нарушает суверенитета Китайской республики, будет продолжать соблюдаться.

11) Начальники и помощники начальников различных отделов дороги будут назначаться правлением. Если начальник отдела является гражданином Китайской республики, то помощник начальника отдела должен быть гражданином СССР и, если начальник отдела является гражданином СССР, то его помощник должен быть гражданином Китайской республики.

12) Назначение на должности в различных отделах дороги должно находиться в соответствии с принципом равного представительства граждан Китайской республики и граждан СССР.

Примечание. При проведении в жизнь вышеозначенного принципа равного представительства, ни в коем случае не должно быть создано препятствий к правильной эксплуатации дороги и к нормальному развитию ее операций. Следовательно, при назначении служащих обеих национальностей должно руководиться соображениями об их опытности, характере и квалификации.

13) Срок концессии в 80 лет, указанный в ст. 12 контракта от 27 августа (8 сентября) 1896 г. на постройку и эксплуатацию КВжд, будет сокращен до 60 лет, по истечении которых дорога, со всеми ее принадлежностями, будет бесплатно передана китайскому правительству.

Вопрос о дальнейшем сокращении вышеуказанного срока в 60 лет может быть подвергнут рассмотрению с согласия обеих договаривающихся сторон.

СССР соглашается по подписании настоящего соглашения на выкуп Китаем указанной дороги с помощью китайского капитала, при чем действительная и справедливая стоимость должна быть установлена обеими договаривающимися сторонами.

14) Дорога будет иметь управляющего, который будет гражданином СССР, и двух помощников управляющего, из коих один

будет гражданином Китайской республики, а другой—гражданином СССР. Эти служащие будут назначены правлением, и эти назначения будут утверждены соответствующими правительствами.

Права и обязанности управляющего и помощников управляющего будут определены правлением.

15) Железная дорога учредит, в качестве органа для обсуждения и для принятия решений, правление, которое будет состоять из 10 лиц, из коих 5 будут назначены Китайской республикой и 5—правительством СССР.

Китайская республика назначит одного из китайских директоров в председатели правления, который будет также генеральным директором, тогда как правительство СССР назначит одного из русских директоров в качестве заместителя председателя правления и вместе с тем помощника генерального директора.

Кворум правления определяется в 7 лиц, и все решения правления могут выноситься в жизнь лишь с согласия не менее 6 лиц.

Генеральный директор и помощник генерального директора будут совместно управлять делами правления и будут совместно подписывать все документы правления.

В отсутствие генерального директора или помощника генерального директора, соответствующие правительства могут назначить другого директора для того, чтобы замещать генерального директора или помощника генерального директора.

В первом случае заместителем должен быть один из китайских директоров, а во втором—один из русских.

—

ДОЛГ КИТАЙСКИХ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Общая сводка обязательств министерства путей сообщения

(в китайских долларах)[1]

Прямые обязательства министерства	На 31/XII 1922 г.[2]	На 31/XII 1921 г.
Краткосрочные займы	9.366.940	9.383.817
Обязательства, возникшие в связи с национализацией жел. дорог . .	34.325.630	35.719.612
Итого	43.692.571	45.103.429
Обязательства железных дорог		
Обязательства по акциям	2.788.023	2.808.100
Залоговые обязательства	115.593.918	400.034.396
Обеспеченные "	118.007.429	120.453.970
Необеспеченные "	29.240.536	29.117.166
Обязательства за материалы	40.052.457	40.368.718
Прочие обязательства	16.293.450	8.016.080
Итого	622.065.812	601.098.431
Почтовые и телеграфн. обязательства .	100.053.977	58.158.068
Всего	722.119.789	704.259.928

[1] Ввиду того, что значительная часть долга выражена в иностранных валютах, громадную роль играет вопрос о курсе перевода этих валют на китайские доллары. В обоих столбцах этой таблицы принят „стандартный" курс министерства: 1 ф. ст. = 10 к. долл., 1 ам. долл. = 2 кит. долл., 1 иена = 1 к. д., 1 франк (французский или бельгийский) = 0,143 к. д., 1 флорин = 0,50 к. д., различные таэли = 1,43 к. д. Разумеется, при таком курсе исчисление задолженности в китайских долларах достигает лишь весьма малой степени точности.

[2] Tables showing various obligations of the Ministry of Communications, calculated up to January 31. 1923 (официальное издание).

[3] China Yearbook 1925—26 г., стр. 761.

ПЕРЕЧЕНЬ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЗАЙМОВ И АВАНСОВ

Общие замечания

1) Нижепомещаемые таблицы основаны в главной своей части (кроме граф 8 и 9 таблицы 1-й и граф 5, 7 и 8 таблицы 2-й) на работе Baylin'а „Foreign loan obligations of China“ (Пекин, март 1925 г. стр. 95, издание китайского правительственного бюро экономической информации), представляющей собой сборник расчетов по каждому из внешних займов Китая в отдельности. Кроме того, данные этого основного источника во всех случаях проверены путем сравнения с официальным изданием министерства путей сообщения: „Tables showing various obligations of the Ministry of Communications, calculated up to January 31. 1923“, — откуда и заимствован ряд поправок.

Материал распределен на две таблицы займов и авансов по примеру основного источника.

2) Среди перечисленных в обеих таблицах займов и авансов есть и такие, которые имеют к железным дорогам лишь отдаленное отношение (см., напр., займы №№ 9 и 14) и, во всяком случае, не устанавливают в пользу кредиторов каких бы то ни было контрольных или залоговых прав в отношении этих дорог. В других случаях займы или авансы, предоставленные на железнодорожное строительство, были затем использованы вовсе не по назначению (см., напр., авансы №№ 9, 10 и 11). Формально, однако, все эти обязательства остаются на счету китайского министерства путей сообщения, и мы, следуя источнику, сохраняем их в таблице.

3) Графа об обеспечении (гр. 4 таблицы займов и гр. 3 таблицы авансов) заимствована из того же главного источника, который, однако, в этом пункте содержит лишь неполные данные. Более точные указания приведены выше в исторической части очерка, содержащей анализ отдельных контрактов.

4) Цифры, указанные в графе 5 таблицы займов и в гр. 4 таблицы авансов, не исчерпывают собой всех сумм, когда-либо вложенных иностранцами в китайские железные

дороги, так как многие займы уже погашены и в таблице не фигурируют. Расхождение этих цифр с теми, которые указаны были в соответствующих контрактах, объясняется тем, что во многих случаях фактический выпуск займа был меньше договоренного.

5) Графа 6 таблицы займов во всех случаях основана на сводке расчетов платежей процентов и погашения по каждому займу и цифры ее совершенно точно соответствуют этим расчетам (исключение составляют займы № 20 и № 22, по которым расчет платежей в источнике отсутствует). Сколько нам известно, по обоим этим займам погашение еще не началось. При этом в расчете задолженности на 31 декабря 1925 г. мы исходим из предположения,—единственно возможного по состоянию материалов,—что действительное погашение соответствует схеме (для большей части займов это предположение вплоть до настоящего времени безусловно верно).

6) Что касается авансов, то в книге Baylin'a отсутствуют какие-либо данные о схеме их погашения, которое производится весьма нерегулярно. Пришлось поэтому ограничиться цифрами, характеризующими положение вещей на конец 1922 г.; с тех пор, однако, для перечисленных в таблице авансов вряд ли произошли какие-либо изменения, и потому мы без особой натяжки можем признать, что эти цифры соответствуют и положению на 31/XII 1925 г.

Нужно отметить, что, сверх перечисленных в таблице авансов, „Tables“ 1923 г. указывает в качестве непогашенных еще ряд других, а именно:

Дороги	Дата	Источник	Сумма	Непогашено 31/XII. 22 г.
Гирин-Чанчунь . . .	I/X 22 г. (срок 2 г.)	О-во ЮМжд	иен 500.000	500.000
Пек.-Ханькоу	15/X 1920 г. (3 года)	W. Fowler & Co	ам. д. 1.890.000	1.455.500
„	30/III 1921 г. (4 года)	Baldwin Locomotive Works	„ „ 1.650.000	1.485.000

Дороги	Дата	Источник	Сумма	Непогашено 31 XII. 22 г.
Пекин-Ханькоу	3/X 1921 г. (4 года)	Société belge pour l'exportation industrielle	фр. 12.016.000	12.016.000
Пекин-Суйюань	10/XII 1918 г. (3 года)	East Asia Industrial Co	иен 3.000.000	2.200.000
"	20.IV 1921 г. (3 года)	"	" 3.000.000	3.000.000
Даокоу-Цинхуа	3/IV 1918 г. (5 лет)	Пекинский синдикат	ам. д. 300.000	51.889
Лун-Хай . . .	3/V 1919 г. (5 лет)	Фран.-Бельг. синдикат	фр. 20.000.000	20.000.000
Шанхай-Нанкин	30/X 1913 г. (10 лет)	Британск. и Кит. корпорац.	ф. ст. 150.000	30.000

Все эти суммы подлежали, однако, погашению в течение 1923 и 1924 г. и, судя по тому, что у Baylin'a они не фигирируют, надо думать, что они были действительно погашены. Основываясь на этом, мы их во внимание не принимаем.

7) Указанная в графе 7 таблицы о займах и в графе 6 таблицы авансов организация непосредственно производила выпуск займа или предоставляла аванс. Во многих случаях эта организация являлась лишь финансовым агентом, действовавшим на основании поручения и за счет другой организации, которая и являлась контрагентом Китая и органом, контролирующим дорогу.

8) Вопрос о распределении различных национальных интересов, связанных с займами, в которых принимал участие капитал двух или нескольких стран, разрешается нами по общему правилу на основании пропорции, в которой первоначальный выпуск был распределен финансовыми организациями различных национальностей. Надо, однако, заметить, что данные о распределении французских и бельгийских интересов, столь тесно переплетенных в деле финансирования китайского железнодорожного строительства, нуждаются еще в уточнении. За отсутствием каких-либо

сведений, мы вынуждены были в трех случаях (займы №№ 4, 13 и 19), где смешение капиталистических интересов этих двух национальностей имеет место внутри самой организации, явившейся контрагентом китайского правительства, а равно и в отношении аванса на дорогу Датунфу—Чэнду, взять произвольное соотношение 50%—50%.

9) По полученным компетентным разъяснениям (в частности от бюро экономической информации, которое наводило по этому вопросу справки) все ж.-д. займы и авансы Китая, независимо от того, носят ли они название „золотой" или нет, оплачиваются посредством телеграфных переводов на соответствующие финансовые центры по текущему курсу на имеющую реальное хождение, т.-е. (в послевоенное время) бумажную валюту (бумажные фунты, франки, иены и проч.). Термин „золотой заем" означает не реальное золотое выражение, а всего на всего заем в валюте, которая основана на золоте (в отличие от серебряной китайской валюты).

10) Перечисление в китайских долларах различных валют, в которых выражены займы и авансы, произведено по среднему за 1924 г. курсу, а именно:

1 ф. ст.	8,19
1 ам. д.	1,85
1 фр.	0,0961
1 бельг. фр.	0,0961
1 иена	0,769
1 флорин	0,73
1 кун. таэль—к. д.	1,50
1 шанх. таэль—к. д.	1,35

Разъяснение по этому пункту см. текст (стр. 118—119).

Таблица 1

НЕПОГАШЕННЫЕ ВНЕШНИ ЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЗАЙМЫ

НАИМЕНОВАНИЕ	С какой дорогой связан	Дата	Обеспечение	ма первона- ного выпуска	Остается непогаш. к 31/XII 1925 г.	Кем выпущен заем	Национальность этой организац.	К чьим финансовым интерес. заем должен быть отнесен
1	2	3	4	5	6		8	9
1. Императорских китайских ж. д. 5% зол. заем.	Пекин—Мукден	6/II 1899 г.	Имущество и до ходы дороги	0.000 ф. ст.	1.092.500 ф. ст.	Гонконг-Шанхайский банк	Британская	Британские
2. Император. кит. пр-ва 5% зол. заем 1902 г.	Шаньси (Чжэн-Тай)	14/XII 1903 г.	Дорога и ее до ходы	0.000 фр.	18.572.500 фр.	Русско-Азиатский банк	Русская	Французские [1]
3. Император. кит. дорог (линия Шанхай-Нанкин) 5% заем	Шанхай—Нанкин	18/VII 1904 г. и 9/I 1907 г.	Имущество и до ходы дороги	0.000 ф. ст.	2.900.000 ф. ст.	Гонконг-Шанхайский банк	Британская	Британские
4. Император. кит. пр-ва 5% зол. займы 1903 и 1907 г.	Кайфын—Хэнань	1903 и 1907 г.	1. Дорога и е доходы	0.000 фр.	23.384.500 фр.	1. Banque de Paris et de Pays-Bas	Французская	Франц. 50%
			2. Правител. га рантия			2. Фирма Бернар и Жарииловский	Французская	
						3. Фирма E. L. J. Empain	Бельгийская	Бельг. 50% [2]
5. 5% заем на дорогу Кантон—Цзюлун.	Кантон—Цзюлун	7/III 1907 г.	Имущество доро ги и ее доходы	0.000 ф. ст.	1.026.000 ф. ст.	Гонконг-Шанхайский банк	Британская	Британские
6. Заем на дорогу Синьминьтун—Мукден	Синьминьтун-Мукден (Сев. участок Пекин-Мукд. дор.)	Дог. о займе, закл. 15/IV 1907 г.	Имущ. и дохо дороги Пекин—Мукден к вос току от р. Ля	20 000 иен	35.556 иен	Договор о займе закл. с об-вом Ю.-Маньчж. ж. д.	Японская	Японские
7. Император. кит. пр-ва 5% заем на дорогу Тяньцзинь—Пукоу	Тяньцзинь—Пукоу	31/V 1908 и 15/VI 1909 г.	Доход дор. и не- кот. внутр. до- ходы пров. Чжи- ли, Шаньдун и Цзянсу	0.000 ф. ст.	3.125.000 ф. ст.	1. Гонконг-Шанхайский банк 1.850.000 ф. ст.	Британская	Британские (1.156.250 ф. ст.)
						2. Герм.-Азиат. б. 3.150.000 ф. ст.	Германская	Германские (1 968.750)

НАИМЕНОВАНИЕ	С какой дорогой связан	Дата	Обеспечение	…мма первона-…ного выпуска	Остается непогаш. к 31/XII 1925 г.	Кем выпущен заем	Национальность этой организац.	К чьим финансовым интерес. заем должен быть отнесен
1	2	3	4	5	6	7	8	9
8. Император. кит. пр-ва 5% заем на дорогу Шанхай—Ханчжоу—Нинбо	Шанх.-Ханчжоу-Нинбо	26/V 1908 г.	Дох. дороги и до… Пекин-Мукде… линии	…00.000 ф. ст.	937.500 ф. ст.	Гонконг-Шанхайский банк	Британская	Британские
9. Император. кит. пр-в зол. заем 1908 г.	(Для выкупа дороги Пекин—Ханькоу)	12/X 1908 г.	Солян. доход нек. доходы п… Чжэцзян, Цзя… су, Хубэй Чжили	…000.000 ф. ст.	3.250.000 ф. ст.	Гонконг-Шанхайский банк 2.500.000 ф. ст. Индо-Кит. банк 2.500.000 ф. ст.	Британская Французская	Британские 1.625.000 ф. ст. Французские (1.625.000)
10. 5% дополн. заем на дорогу Тяньцзинь—Пукоу	Тяньцзинь—Пукоу	1/X 1910 г.	Доход дороги, и… которые про… доходы	…000.000 ф. ст.	2.250.000 ф. ст.	Гонконг-Шанх. б. 1.110.000 ф. ст. Герм.-Азиат. б. 1.890.000 ф. ст.	Британская Германская	Британские (832.500 ф. ст.) Германские (1.417.500 ф. ст.)
11. Император. кит. пр-ва 5% ж.-д. заем 1911 г.	Пекин—Ханькоу	1/V 1911 г.	Доходы дор. П… кин—Ханько… также дох. ки… мин. фин. … зерпов. подат… (grain tri… conversion ta… пров. Цзянсу	…000.000 иен	7.360.000 иен	Иокогама Спеши банк	Японская	Японские
12. Император. кит. пр-ва 6% зол. заем на Хугуанские ж. д.	Хугуанские дор.	15/VI 1911 г.	Соляной доход нек. провин… налоги	…000 000 ф. ст.	5.610.800 ф. ст.	1. Гонк. Шанх. б. 1.500.000 ф. ст. 2. Индо-Кит. б. 1.500.000 ф. ст. 3. Герм.-Аз. б. 1.500.000 ф. ст. 4. Американская банков. группа 1.500.000 ф. ст.	Британская Французская Германская Американская	Британские (1.402.700) Французские (1.402.700 ф. ст.) Германские (1.402.700 ф. ст.) Американские (1.402.700 ф. ст.)
13. Кит. республикан. пр-ва 5% зол. заем 1913 г.	Лун-Хай	3/III 1913 г.	Имущество и ч… стый доход до… роги	…000.000 ф. ст.	3.600.016 ф. ст.	Фирма E. L. J. Empain	Бельгийская	Бельг. 50% Франц. 50% [1]

НАИМЕНОВАНИЕ	С какой дорогой связан	Дата	Обеспечение	[Сумма первона]чального выпуска	Остается непогаш. к 31/XII 1925 г.	Кем выпущен заем	Националность этой организац.	К чьим финансовым интерес. должен заем быть отнесен
1	2	3	4	5	6	7	8	9
14. Заем на выкуп залог. Шанх.-Фынчинской (Fengching) дороги	Цель займа—погашение займа в 3 милл. иен, получ. врем. прав. в Нанкине у яп. фирмы Окура и К°	Соглашение о займе заключено 14/II 1914 г.	Избыточн. дохо[д] Пекин-Мукде[н]ской дороги	[..]5.000 ф. ст.	337.500 ф. ст.	Брит. и Китайская корпорация	Британская	Британские
15. Император. кит. пр-ва 5% зол. заем 1905 г. на Хэнаньскую ж. д.	Даокоу—Цинхуа	1/II 1914 г. (дата выпуска на рынок)	Имущество и чи[]стый доход до[]роги	[..]00.000 ф. ст.	495.700 ф. ст.	Ллойдс Банк (по поручению Пекинск. синдик.)	Британская	Британские
16. Обязательства ж. д. Сыпингай—Чжэнцзятунь	Сыпингай—Таонань	Согл. о займе 17/XII 1915 г.	Имущество и до[]ход дороги Сы[]пингай - Чжэн[]цзятунь	[..]00.000 иен	5.000.000 иен	Иокогама Спеши банк	Японская	Японские
17. Заем Гирин-Чанчуньской ж. д 1917 г.	Гирин—Чанчунь	Согл. о займе заключено 12/X 1917 г.	Имущество и до[]ход дороги	[..]500.000 иен	6.500.000 иен	Общ. ЮМжд.	Японская	Японские
18. Заем на покупку материалов для дороги Даокоу—Цинхуа	Цинхуа—Даокоу	Согл. о займе заключено 3/III 1919 г.	Доходы дороги	[..]126.839 ф. ст.	63.419 ф. ст.	Пекинский синдикат	Британская	Британские
19. Кит. пр-ва 8% казначейские обязательства 1920 г.	Лун-Хай	Согл. заключено 1/V 1920 г. Заем выпущен на рынок по частям в течение 1920, 21 22 и 23 гг.	Имущество и чи[]стый доход до[]роги	[..]474.000 флор. [2]	25.474.000 флор.	Нидерландский синдикат	Голландская	Голландские
				[..]7.43.000 бел. ф. [3]	137.743.000 бел. ф.	C-ie Générale des chemins de fer et des tramways en Chine	Бельгийская	Бельг. 50% Франц. 50% [1]

НАИМЕНОВАНИЕ	С какой дорогой связан	Дата	Обеспечение	…мма первона…ного выпуска	Остается непогаш. к 31/XII 1925 г.	Кем выпущен заем	Национальности этой организац.	К чьим финансовым интерес. заем должен быть отнесен
1	2	3	4	5	6	7	8	9
20. Заем на вторую колею Пек.-Мукд. дороги	Пекин—Мукден	Согл. о займе заключено 22.IV 1921 г.	Избыточный д… ход дороги	…00.000 ф. ст. …00.000 мек. д	500.000 ф. ст. 2.000.000 мек. д.	Британ. и Китайская корпорация	Британская	Британские
21. Пр-ва кит. республики 8% казн. билеты 1922/23 г. для снабжения ж.-д. материалами	Пекин—Суйюань	…/XII 1922 г.	Сама дорога	…00.000 ф. ст. … бельг. франк. …00.000 по …су 60 бельг. …=1 ф. ст.	800.000 ф. ст. (или бельг. фр.) 48.000.000	Banque de Bruxelle по поручению Société belge d'entreprises en Chine	Бельгийская	Бельгийские
22. 6% казн. обязательства в связи с Шаньдунской ж. д.	Циндао-Цзинаньфу	Выданы яп. прав. в соответствии с договором о возвр. Шаньдунской дороги от 5/XII 1922 г.	Имущество и д… ход дороги	…0 000.000 иен	40.000.000 иен	Обязательства выданы китайским правительством японскому	-	Японские

ИТОГО ЗАЙМОВ:

	Первонач. сум…	31/XII 1925 г.	То же в кит. долл. (кругло)
ф. ст.	33.801.…	25 988.435	212.845.000
фр. фр.	81.000.…	41.957.000	4.032.000
бельг. фр.	137.743.…	137.743 000	13.237.000
япон. иен	61.820.…	58.895.556	45.291.000
флоринов	25.474.…	25.474.000	18.596.000
кит. долл.	2.000.…	2.000.000	2.000.000
Итого кит. долл.	—	—	296.001.000

[1] Заем выпущен в Париже; контракт передан впоследствии (в 1904 г.) фр…скому синдикату Société française de construction et d'exploitation des chemins de fer en Chine.

[2] Контрагентом китайского правительства была Compagnie Générale des chem… et des tramways en Chine, домицилированная в Бельгии, но с преобладающим участием французских интересов (процент которых мы за отсутствием более точной циф… …нимаем близким к 50%).

[3] У Baylin'a 3.250.000 ф. ст., но по официальным „Tables"—3.125.000 ф. ст.

[4] У Baylin'a 975.000 ф. ст., но по официальным „Tables"—937.500 ф. ст.

[5] См. примечание к № 4.

[6] В „Tables" (на 31/I 1923 г.) сумма выпуска указана в бельг. фр. 100.000.0… …лоринов 16.667.000. Позднее были, очевидно, дополнительные выпуски.

[7] У нас нет сведений об участии в этом предприятии каких-либо францу… …ресов.

Таблица II

АВАНСЫ ПОД ДОРОГИ, СТРОИВШИЕСЯ ИЛИ ЗАКОНТРАКТОВАННЫЕ К ПОСТРОЙКЕ

Дорога	Дата соглашения	Обеспечение	Получено сумм	Непогашено к 31/XII 1922 г.[1]
1	2	3	4	5
1. Тяньцзинь—Пукоу	11 VII 1912 г.	Невыпущенные на рынок облигации дополнительного займа дороги Тяньцзинь—Пукоу (1910)	900.424 фунт. стерл.	900.424 фунт. стерл.
2. Датунфу—Чэнду	22/VII 1913 г.	Избыточный доход Шаньсийской дороги	700.217 фунт. стерл. 5.798.5.9 франк.	770 217 фунт. стерл. 5.798.519 франк.
3. Пукоу—Синьян	14/XI 1913 г.	Имущество дороги	207.256 фунт. стерл.	207.256 фунт. стерл.
4. Цинь-Юй (Ямчжоу—Чунцин)	21/I 1914 г.	Имущество дороги	32.115.500 франк.	9 352.430 франк.
5. Нанкин—Хунань	31 III 1914 г.	Избыточный доход Пекин-Мукденской дороги	2.000.000 куп. т. 486.000 шанх. т.	2.000.000 куп. таэл. 486.000 шанх. таэл.
6. Харбин Хейлунцзян (Айгунь) [illegible]	8 IX 1916 г.	Железнодорожные казначей- [illegible]	[illegible]	[illegible]
8. Сыпингай—Чжэнцзятунь (краткосрочн. заем)	7 II 1918 г.	Имущество и доход дороги	2.600.000 иен	1.600.000 иен
9. Гирин—Хуйнин	18/VI 1918 г.	Казначейские обязательства	10.000.000 иен	10.000.000 иен
10. Гаоми—Сюйчжоу и Цзинань—Шуньдэ	28 IX 1918 г.	То же	20.000.000 иен	20.000.000 иен
11. Маньчж.-Монгол. дороги	28 IX 1918 г.	То же	20.000.000 иен	20.000.000 иен
12. Цинхуа—Мынсянь	16/XII 1920 г.	Имущество и доход дороги	45.714 фунт. стерл.	45.714 ф. ст.
13. Сыпингай-Таонаньфу	31 V 1922 г.	То же	13.700.000 иен	13.700.000 иен

[1] Графа 5-я этой таблицы у Baylin'а отсутствует; она заимствована из „Tables" и потому дает цифру только на 31/XII 1922 г.

Продолжение таблицы II

АВАНСЫ ПОД ДОРОГИ, СТРОИВШИЕСЯ ИЛИ ЗАКОНТРАКТОВАННЫЕ К ПОСТРОЙКЕ

Дорога	Кредитор	Национальность кредитора	К чьим финанс. интерес. аванс должен быть отнес	Примечания
	6	7	8	9
1. Тяньцзинь-Пукоу	Герм.-Азиатск. банк	Германская	Германские	1. Погашение этого аванса должно было начаться с 1917 г., но было отложено из-за войны. Судьба его окончательно не разрешена. Данные о сумме этого аванса расходятся. У Baylin'a он вовсе пропущен. В переписке с банком под датами 11 VII и 12 VIII 1912 г. (текст В. I, 375) идет речь только о 89.000 ф. ст., но официальные таблицы на 1923 г. показывают именно эту цифру в 900.424 ф. ст. и та же цифра фигурирует в другой сводке (Бюллетень Б. Э. П. от 7/III 1923 г.). Что касается обеспечения аванса, то им должны были служить невыпущенные на рынок облигации займа 1911 г. (договорный размер ф. ст. 4.000.000; фактический выпуск 3.000.000).
2. Датунфу — Чэнду	Бельгийск. о-во	Бельгийская	Французск. (условно) 335.109 фун. стерл. и 2.899.259 фр.	2. См. примечание к № 4 табл. I.
	Французск. о-во	Французская	Бельгийск. (условно) 335.108 фун. стерл. и 2.899.260 фр.	
3. Пукоу-Синьян	Chinese Central Rlys	Британск. фирма (британск. и французские интересы)	Британские	3. Эта дорога должна была строиться как чисто британское предприятие.
4. Цин-Юй (Ямчжоу-Чунцин)	Banque Industrielle de Chine	Французская	Французские	4. У Baylin'a аванс исчислен в 100.000.000 франков, но это, видимо, ошибка, так как в действительности было выплачено всего 32,1 милл. фр. (Бюллетень Б. Э. П. от 7/III 192[illegible]) [illegible] но был прекращен после краха Banque Industrielle de Chine.
5. Нанкин - Хунань	Британск. и китайская корпорац.	Британская	Британские	
6. Харбин-Хейлунцзян (Айгун)	Русско-Аз. банк	Русская	Русские	6. См. все сказанное выше о Русско-Азиатском банке в послереволюционное время (гл. V).
7. [illegible] заем)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
9. Гирин - Хуйнин	Bank of Chosen, Bank of Taiwan, Industrial Bank of Japan	Японская	Японские	9. В „Tables" указывается, что аванс этот был получен министерством финансов и министерство путей сообщения не имеет к нему никакого отношения.
10. Гаоми - Сюйчжоу и Цзинань-Шуньдэ	Те же банки	Японская	Японские	10. То же.
11. Маньчж.-Монгольские дороги	Те же банки	Японская	Японские	11. То же.
12. Цинхуа-Мынсянь	Пекинский синдикат	Британская	Британские	
13. Сыпингай—Таонаньфу	О-во ЮМжд	Японская	Японские	

ИТОГО АВАНСОВ:

Получено		Непогаш. к 31/XII 1922 г.		То же в кит. долл. (кругло)
фунт. стерл.	1.923.641	фунт. стерл.	1.923.611	15.755.000
фр. фр.	37.914.019	фр. фр.	15.450.949	1.456.000
иен	66.300.000	иен	65.300.000	50.215.000
ам. долл.	1.150.000	ам. долл.	1.150.000	2.127.000
куп. таэл.	2.000.000	куп. таэл.	2.000.000	3.000.000
шанх. таэл.	986.000	шанх. таэл.	986.000	1.331.000

Итого китайских долларов 73.884.000

Всего железнодорожных займов и авансов непогашенных на 31,XII 1925 г.

ф. стер.	27.912.076	или	кит.	д.	228.600.000
фр. фр.	57.107.919	„	„	„	5.488.000
бельг. фр.	137.743.000	„	„	„	13.237.000
иен	124.195.556	„	„	„	95.506.000
флоринов.	25.474.000	„	„	„	18.596.000
ам. долл.	1.150.000	„	„	„	2.127.000
куп. таэл.	2.000.000	„	„	„	3.000.000
шанх. „	986.000	„	„	„	1.331.000
кит. долл.	2.000.000	„	„	„	2.000.000
	Всего в кит. долл. .				369.885.000

ПРИМЕЧАНИЕ К ПОДСТРОЧНЫМ ПРИМЕЧАНИЯМ

Литература, использованная для этой работы, указана в подстрочных примечаниях.

Ввиду необходимости ссылаться на множество официальных документов, разбросанных в различных сборниках, наименование этих сборников заменено литерами, обозначающими:

А.—Сборник договоров по делам Дальнего Востока за 1895—1905 г.г. Издание мин. иностранных дел. С.-Петербург 1906 г. Стр. 763

Б.—Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге. Харбин. 1922 г. Стр. XXXVI+313.

В.—Mac-Murray. Treaties and agreements with and concerning China (1894—1919). Нью-Йорк. 1921 г. Два тома, 1726 стр.

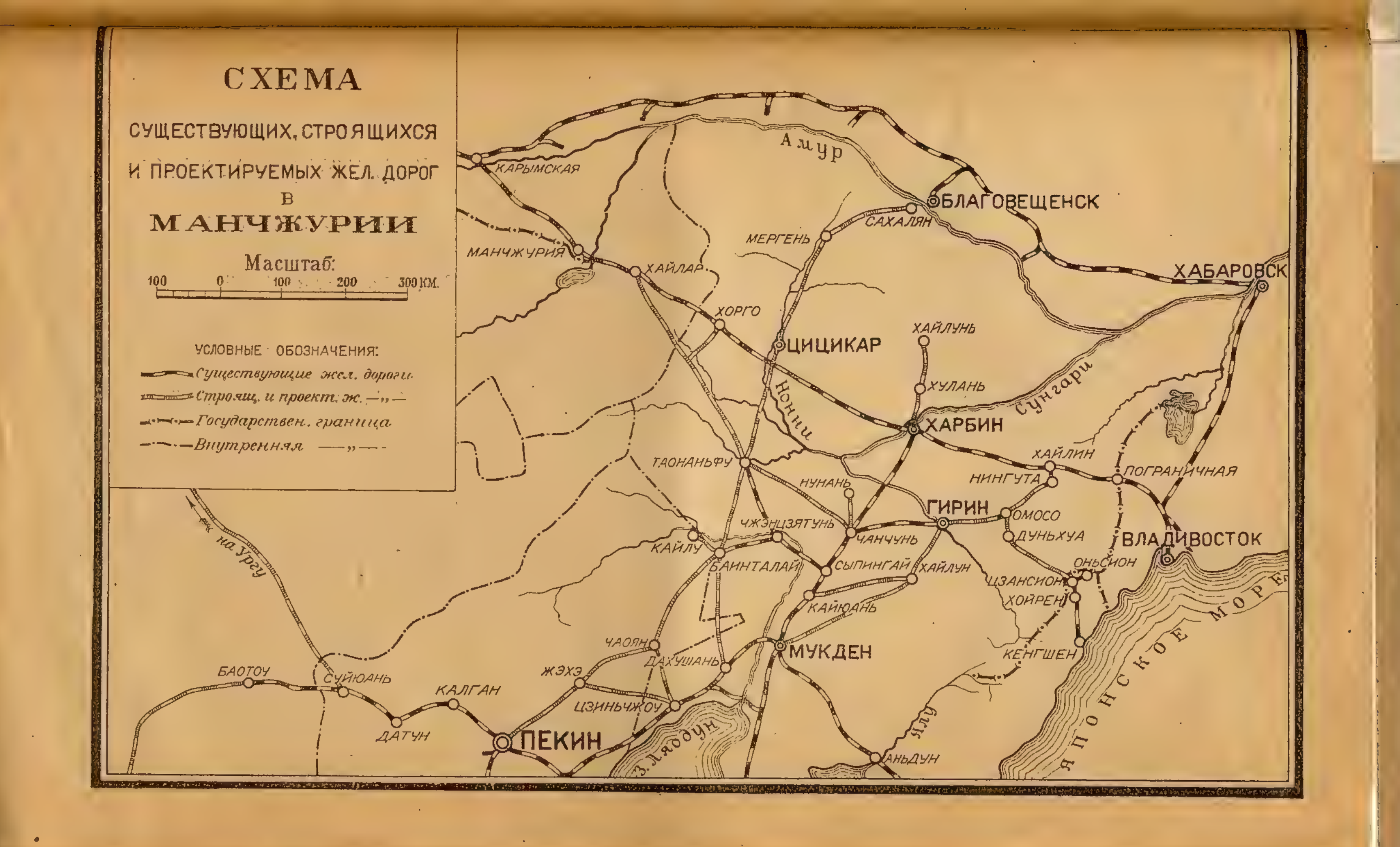
Г.—Treaties between China and foreign countries. Издание китайских морских таможен. Шанхай. 1917 г. Два тома, т. I—956 стр. т. II—919 стр.

Д.—China Yearbook 1921—22. Edited by H. G. W. Woodhead. Издание Tiendsin Press Ltd.

Е.—China Yearbook 1923.

Ж.—China Yearbook 1924—25.

З.—China Yearbook 1925—26.


СХЕМА
СУЩЕСТВУЮЩИХ, СТРОЯЩИХСЯ
И ПРОЕКТИРУЕМЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ
В
МАНЧЖУРИИ
Масштаб:
100 0 100 200 300 КМ.
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:
Существующие жел. дороги
Строящ. и проект. ж. — „ —
Государствен. граница
Внутренняя — „ —
Амур
КАРЫМСКАЯ
БЛАГОВЕЩЕНСК
САХАЛЯН
МЕРГЕНЬ
МАНЧЖУРИЯ
ХАЙЛАР
ХАБАРОВСК
ХОРГО
ЦИЦИКАР
ХАЙЛУНЬ
ХУЛАНЬ
Сунгари
Нонни
ХАРБИН
ХАЙЛИН
ПОГРАНИЧНАЯ
НИНГУТА
ТАОНАНЬФУ
НУНАНЬ
ГИРИН
ОМОСО
ДУНЬХУА
ВЛАДИВОСТОК
ЧЖЭНЦЗЯТУНЬ
ЧАНЧУНЬ
КАЙЛУ
БАИНТАЛАЙ
СЫПИНГАЙ
ХАЙЛУН
ОНЬСИОН
ЦЗАНСИОН
ХОЙРЕН
КАЙЮАНЬ
на Ургу
ЧАОЯН
ДАХУШАНЬ
МУКДЕН
КЕНГШЕН
ЯПОНСКОЕ МОРЕ
ЖЭХЭ
БАОТОУ
СУЙЮАНЬ
КАЛГАН
ЦЗИНЬЧЖОУ
ДАТУН
ПЕКИН
З. Ляодун
Ялу
АНЬДУН


СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА
ГЛАВНЫХ СУЩЕСТВУЮЩИХ, СТРОЯЩИХСЯ И ПРОЕКТИРУЕМЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ
КИТАЯ
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ.
Государственная граница
Великая стена
Существ. правит. ж. дороги
прочие
Строящиеся ж. дороги
Проектируемые ж. дороги
Внутренняя граница
МАСШТАБ:
120 0 120 240 360 КМ
ЖЕЛТОЕ МОРЕ
ПЕКИН
МУКДЕН
СЕУЛ
ТАЙЮАНЬ
БАОДИН
ЦЗИНАНЬ
ЦИНДАО
КАЙФЫН
СИАНЬФУ
ЛАНЬЧЖОУ
НАНКИН
ШАНХАЙ
ХАНЧЖОУ
НИНБО
ХАНЬКОУ
ЧАН
ШАШИ
ЧАНША
НАНЬЧАН
АНЬЦИН
ЧЭНДУ
ЧУНЦИН
СЮЙЧЖОУ
ГУЙЯН
ЮНЬНАНЬФУ
ГУЙЛИНЬ
КАНТОН
ГОНКОНГ
ФУЧЖОУ
АМОЙ
СВАТОУ
ХАНОЙ
ХАЙФОН
ДАЙРЕН
ПОРТ-АРТУР
КАЛГАН
БАОТОУ
СУЙЮАНЬ
ТЯНЬЦЗИНЬ
ЦИНЬВАНДАО
ЖЭХЭ
ЦЗИНЬЧЖОУ
ИНКОУ
АНЬДУН
ЧЖИФУ
ВЭНЬЧЖОУ
ШАОЧЖОУ
ХЭНЧЖОУ
БАОЦИН
ЛЮЧЖОУ
НАНЬНИН
ЛУНЧЖОУ
МЭНЦЗЫ
ДАОКАЙ
Сицзян
Янцзы
ХЭНАНЬ
ХУБЭЙ
ХУНАНЬ
ГУЙЧЖОУ
ЮНЬНАНЬ
СЫЧУАНЬ
ГАНЬСУ
ШЭНЬСИ
ШАНЬСИ
СУЙЮАНЬ
ЧЖИЛИ
ШАНЬДУН
ЦЗЯНСУ
ЧЖЭЦЗЯН
ЦЗЯНСИ
ФУЦЗЯНЬ
ГУАНДУН
ГУАНСИ
ТОНКИН
ФЫНТЯНЬ
ЖЭХЭ
АНЬХОЙ

Цена 2 р. 25 к.

ИЗДАТЕЛЬСТВО
ПЛАНОВОЕ ХОЗЯЙСТВО
ГОСПЛАН СССР МОСКВА
Заказы направлять в ТОРГОВЫЙ ОТДЕЛ
ИЗДАТЕЛЬСТВА
МОСКВА, Воздвиженка, 5. Тел. 2-98-13